

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# ASSURANCES MARITIMES

## DU DÉLAISSEMENT

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

**Paul PÉRIÈS**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

*Présentée et soutenue le 20 Juin 1899, à 8 heures et demie du matin*

---

*Président : M. PILLET*

*Juges Suffragants :* { MM. MASSIGLI  
THALLER

---

PARIS

**PAUL DELMAR**

23 bis — RUE DES ÉCOLES — 23 bis

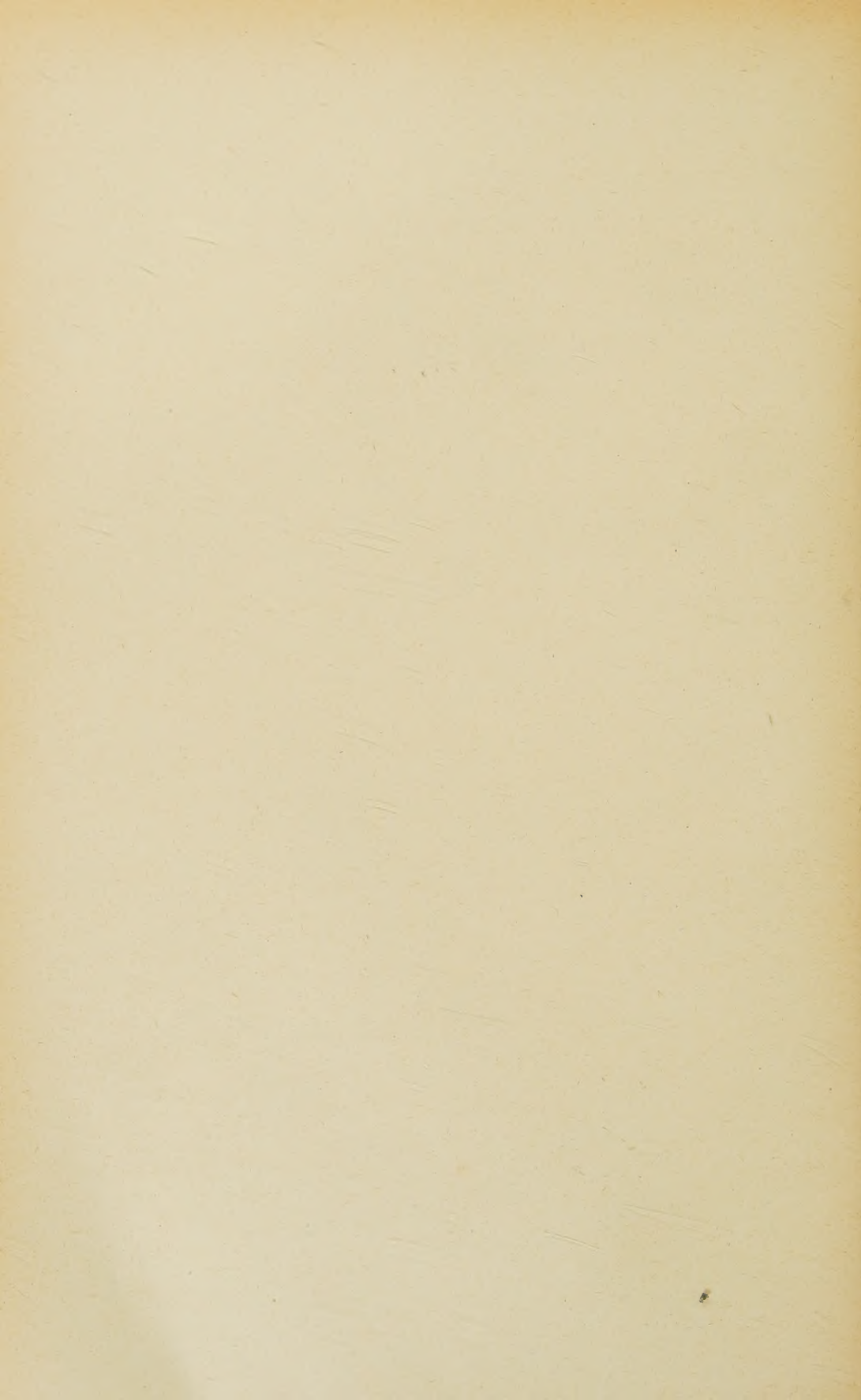
---

1899





Digitized by the Internet Archive  
in 2026



THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

---

# ASSURANCES MARITIMES

## DU DÉLAISSEMENT

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

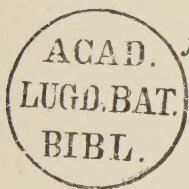
**Paul PÉRIÈS**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

*Présentée et soutenue le 20 Juin 1899, à 8 heures et demie du matin*

---

*Président : M. PILLET*



*Juges Suffragants :* { MM. MASSIGLI  
THALLER

---

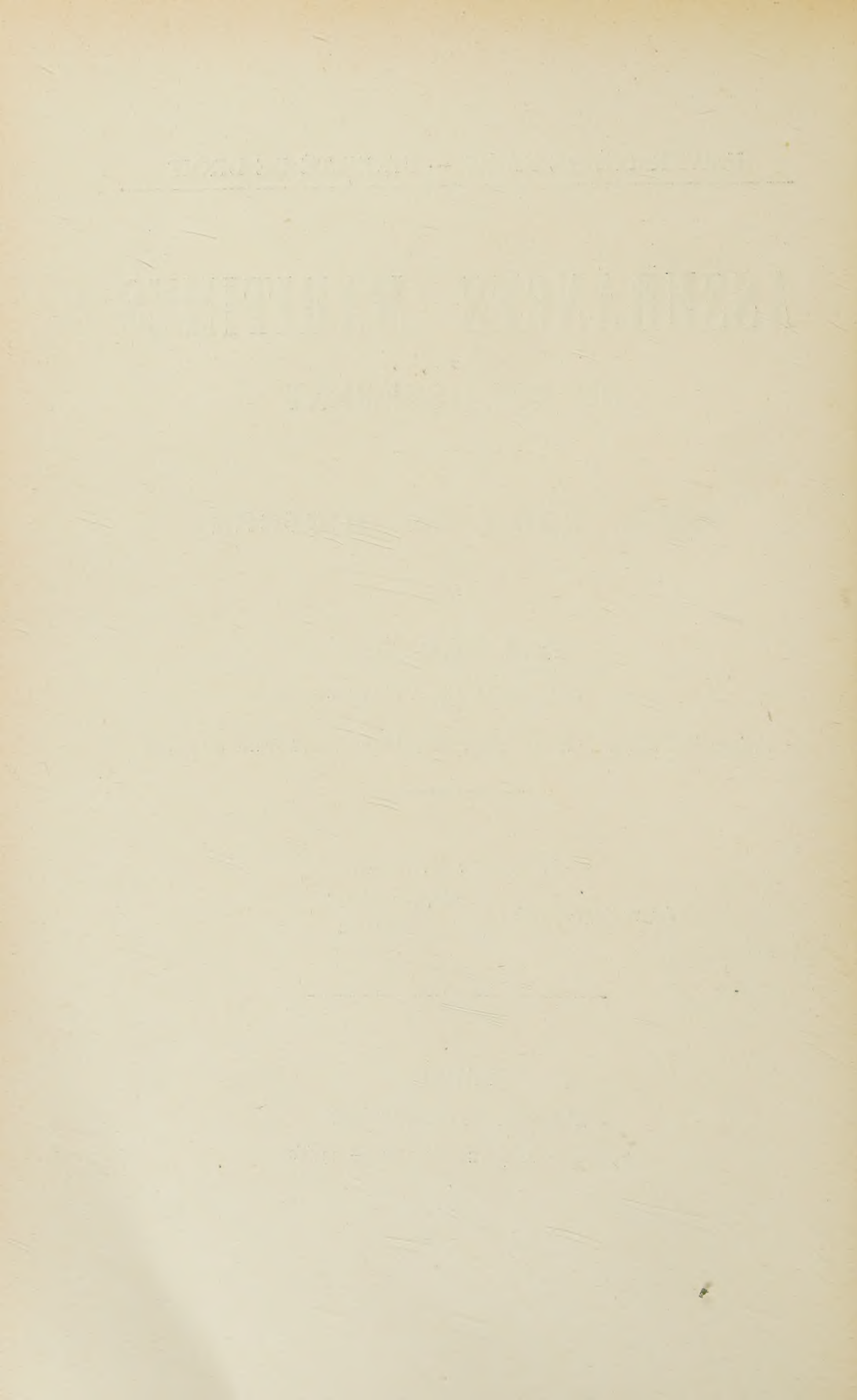
PARIS

**PAUL DELMAR**

23 bis — RUE DES ÉCOLES — 23 bis

---

1899



# ASSURANCES MARITIMES

---

## DU DÉLAISSEMENT

---

Origine — Nature — Causes — Objet — Effets

---

## INTRODUCTION

---

Le contrat d'assurance est, par essence, un contrat d'indemnité ; il a pour but la réparation pécuniaire du préjudice causé à l'assuré par l'arrivée de l'événement prévu ; l'assureur, en retour de l'acquisition de la prime, contracte l'obligation essentielle de payer, le cas échéant, une indemnité proportionnelle au dommage souffert ; mais c'est là, la seule obligation dont il soit tenu, nécessairement et directement, d'après la nature même du contrat d'assurance.

Au cas d'assurance maritime, cette obligation est sanctionnée par une action, dite d'avarie, grâce à laquelle l'assuré obtiendra la réparation du dommage que lui ont occasionnés les événements de la navigation.

L'évaluation du préjudice donnant lieu à indemnité sera faite d'après l'importance des avaries subies par les effets assurés ; l'assuré touchera le montant de cette évaluation, et restera propriétaire de ces effets. Telle est, suivant la nature du contrat, la marche logique des choses.

Cependant, à côté de cette action d'avarie, nous voyons le Code accorder à l'assuré, dans certains cas déterminés, une autre voie de recours extraordinaire contre l'assureur : l'action en délaissement.

« Le délaissement, dit M. Boistel, est l'abandon que fait l'assuré de tous ses droits sur les objets assurés, pour obtenir de l'assureur le paiement intégral de la somme assurée au lieu d'une simple indemnité pour les dommages réellement éprouvés ou constatés (1).

Cette simple définition permet de voir très clairement les différences capitales qui existent entre le délaissement et l'action d'avarie : ici il n'est plus question d'évaluation de dommage, ni de paiement d'une indemnité proportionnelle à la perte éprouvée ; dès que l'assuré se trouvera dans les conditions d'exercice de son action, il pourra prétendre à la somme entière assurée, à la seule condition d'abdiquer, en faveur de son assureur, tous ses droits au domaine de sa chose.

Mais ce résultat est loin de dériver naturellement du contrat d'assurance ; il semble même qu'il soit contraire à son essence que l'assuré puisse réclamer, à titre de dédom-

(1) *Manuel de droit commercial*, n° 1391.

magement, l'indemnité totale, alors qu'il n'a subi qu'un préjudice partiel ; il paraît être en opposition formelle avec la nature du contrat qu'il puisse engendrer une translation forcée de propriété.

« Je dirais presque, écrit M. de Courcy (1), que le délaissement est antijuridique et contraire aux principes, si la liberté des conventions honnêtes n'était pas elle-même un principe. »

Tout est donc exceptionnel, dans le délaissement, aussi les dispositions qui l'autorisent ne peuvent-elles recevoir leur application que dans des cas très nettement déterminés ; la règle est que les règlements d'assurance doivent être faits par l'action d'avarie, voie de recours normale, dérivée des principes généraux ; le délaissement ne constituant, suivant l'expression du *Guidon de la Mer*, qu'un « *extrême remède* ».

#### *Origine du délaissement. — Son utilité pratique*

Depuis près d'un siècle déjà la pratique des assurances maritimes était suivie, en France, lorsque s'introduisit l'usage du délaissement ; ce n'est guère, en effet, que vers le xvi<sup>e</sup> siècle que nous trouvons les règles relatives à cette matière généralement appliquées. La coutume s'en était peu à peu établie : « les pactes que l'on était en usage de stipuler à ce sujet, dit Emerigon (2), donnèrent sans doute lieu à établir certaines règles sur cette matière ».

(1) *Revue internationale du droit maritime*, III, p. 116.

(2) II, p. 174.

Le délaissement semble avoir pris naissance sur les bords de l'Océan. Le *Guidon de la Mer*, en effet, premier monument juridique qui, en France, ait traité du contrat d'assurance maritime, en parle longuement (1), alors qu'il n'en est nullement question dans le commentaire de la police d'Ancône de Straccha, de 1567.

Dès la seconde moitié du xvi<sup>e</sup> siècle, cependant, il semble que la faculté, accordée dans certains cas à l'assuré, de réclamer le montant de la somme entière assurée, moyennant l'abandon du domaine de sa chose ait été généralement admise (2) : c'est ainsi qu'on peut lire dans le règlement d'Amsterdam de 1598, article 25 : « Et advenant qu'un navire, par cas fortuit, demeure inutile pour naviguer ; que les marchandises ou navires assurés soient pris, déprédés ou gâtés par les ennemis ou pirates de mer, sans espérance de recouvrement, c'est à l'assuré, si bon lui semble, de faire délais, d'abandonner tel navire ou marchandises au profit des assureurs, et, trois mois après, les ayant dûment subrogés en son lieu et place, les contraindre chacun pour les sommes par eux assurées ».

De nos jours, toutes les législations maritimes ont con-

(1) Le *Guidon de la Mer*, chapitre VII, définit ainsi le délaissement : « Il est en liberté du marchand chargeur faire délais à ses assureurs, c'est-à-dire quitter et délaisser ses droits, noms, raisons et actions de la propriété qu'il a eu la marchandise chargée, dont il est assuré, quand il advient naufrage de tout ou de partie, ou bien avarie qui excède ou endommage la moitié de la marchandise, quand il y a prise d'ami ou d'ennemi, arrest de prince ou tel autre destourbier en la navigation ou telle empirance en la marchandise qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviguer à son dernier reste, ou qu'elle ne valust le fret ou peu de chose davantage ».

(2) Même en Italie, le statut de Gênes autorisa le délaissement.

sacré la faculté de délaissement ; l'adoption de cette voie de recours extraordinaire correspond, en effet, à un besoin absolu de la pratique commerciale.

Son utilité est incontestable, et, quel que soit du reste son caractère exorbitant au point de vue juridique, elle se justifie aisément par des raisons d'équité très appréciable.

Les dommages que peuvent éprouver les assurés sont, en effet, de plusieurs sortes : ou bien la chose assurée sera peu détériorée, elle aura conservé une partie de sa valeur, et pourra encore servir à l'usage auquel elle était destinée ; le dommage alors ne sera que partiel.

Ou bien la chose aura complètement disparu dans le sinistre, elle sera effectivement perdue, et le dommage sera alors total.

Dans ces deux cas, l'assuré, par l'obtention d'une indemnité proportionnée à sa perte, ou partielle ou totale, sera aisément couvert du préjudice éprouvé.

Mais il se peut encore que la chose, bien que n'ayant pas entièrement péri dans son essence, ait subi, cependant, des avaries telles qu'elle n'est plus susceptible désormais d'être utilisée selon sa destination. Obligera-t-on alors l'assuré à se contenter d'un simple règlement d'avaries, d'une indemnité proportionnée à l'importance des détériorations subies par sa chose ?

Mais, bien souvent, une indemnité ainsi calculée sera loin de réparer le dommage qu'il aura souffert ; que lui importe que la chose existe encore en réalité, si elle est devenue inutilisable ? à quoi lui sert de posséder un navire,

si ce navire est échoué ou incapable de tenir la mer à moins d'une reconstruction complète? La perte, en ce cas, n'est pas de la valeur des détériorations, mais bien vraiment de la valeur totale de la chose qui, incapable de servir à l'usage auquel elle était destinée, est bien réellement perdue pour l'assuré.

« Dans la règle, dit M. Pardessus (1), l'assureur ne doit réparer que la perte éprouvée par l'assuré, et l'action de délaissement au profit de ce dernier semble contraire à la nature du contrat. Mais l'expérience apprend bientôt que dans certains cas, une perte considérable devrait être considérée comme totale, parce que la spéculation de l'assuré était détruite ; qu'un événement de nature à entraîner très probablement la perte devait être considéré comme perte réelle. En conséquence, l'assuré a été admis à déclarer à l'assureur qu'il lui cédait tous ses droits, toutes ses chances, toutes ses prétentions au recouvrement des objets frappés par l'accident, et à exiger le prix de l'assurance comme si ces objets eussent été perdus ».

Dans certains cas même, le délaissement sera pour l'assuré le seul moyen de se faire indemniser de sa perte : lorsqu'il ne pourra prouver le fait de la disparition de sa chose, au cas par exemple où le navire ayant sombré en pleine mer, personne jamais n'en aura plus eu de nouvelles. L'action d'avaries qui exige la preuve du dommage ne lui serait, alors, pas ouverte.

(1) Collection de lois maritimes antérieures au xviii<sup>e</sup> siècle, T, II. p. 400. — Note sous article 1, chapitre VII, du *Guidon de la Mer*.

Mais tels ne sont pas les seuls avantages que présente le délaissement : il permet en outre entre les parties, bien mieux que l'action d'avaries, un règlement rapide, absolument nécessaire pour que l'assurance produise tous les bienfaits qu'elle est appelée à produire.

Il se peut, en effet, que des doutes planent longtemps sur l'étendue de la perte, que les renseignements nécessaires, pour déterminer le montant de l'indemnité d'avaries ne parviennent que bien après l'arrivée du sinistre, comme au cas de naufrage, par exemple. Et puis, est-on jamais à même, dans ce cas si fréquent de naufrage, au cas de prise, de déterminer d'une façon absolue et irrévocable le dommage causé? Est-on jamais sûr qu'une partie des effets naufragés ne viendra pas ultérieurement à sauvetage ; ou que le navire capturé ne sera pas rendu à la liberté? Faudra-t-il alors procéder à des règlements successifs et provisoires, obliger l'assuré qui a touché son indemnité, à la garder dans sa caisse, à immobiliser un capital parfois important, au grand détriment de ses affaires, ou exposer l'assureur à se heurter, lorsqu'il réclamera son remboursement, à l'insolvabilité de l'assuré?

Le délaissement évitera tous ces inconvénients : par lui, la situation sera nettement tranchée ; l'assuré désintéressé par le paiement de la somme entière à laquelle il a estimé sa chose, ne pourra plus prétendre à aucun droit sur les effets assurés qui viendraient à être recouvrés, l'assureur de son côté devenu propriétaire de ces effets, cherchera à en tirer le meilleur parti possible pour diminuer l'import-

tance de la perte que lui a causé l'obligation de payer l'indemnité totale, mais sans pouvoir rien exiger de l'assuré. Par le fait du délaissement, le contrat d'assurance qui liait les parties, a pris fin définitivement.

Toutefois, à côté de tant d'avantages, il faut bien reconnaître que le délaissement n'est pas exempt d'inconvénients, et donne souvent lieu à des abus regrettables : les assurés, sont toujours pleinement libres de choisir, des deux actions qui leur sont accordées, celle qui sera pour eux la plus avantageuse. Aussi, en fait, ne manqueront-ils pas d'user du délaissement toutes les fois qu'ils pourront en retirer un bénéfice réel, immédiat, que l'accomplissement de la négociation entreprise ne leur permettrait pas de réaliser, au cas, par exemple, où la valeur assurée étant supérieure à la valeur réelle, ils trouveront un profit certain dans le paiement de l'indemnité totale ; maintes fois encore ils chercheront par le délaissement à se débarrasser sur l'assureur de leurs spéculations malheureuses, et ne reculeront pas devant une fraude qui pourra faire croire à un sinistre majeur.

« Le délaissement étant toujours facultatif, dit à ce sujet M. de Courcy (1), la prétention ne se produit que si, à raison de l'exagération de la valeur assurée ou de la baisse des marchandises, l'assuré a intérêt à les délaisser. Autrement, il se garderait bien de transporter à ses assureurs le bénéfice d'une spéculation lucrative. C'est l'intérêt qui prime le

(1) *Commentaire des polices d'ass. françaises*, p. 244 et suiv.

droit.... » Et plus loin le même auteur ajoute : « Ce qui est loin d'être exceptionnel, c'est lorsqu'une opération ne réalise pas le bénéfice qu'on en attendait, et alors surtout qu'elle paraît devoir se solder en perte, que l'assuré relise sa police, et cherche à se décharger sur les assureurs des mécomptes de sa spéculation. Il s'efforce de faire attribuer aux fortunes de mer les avaries de vice propre, il s'efforce d'élever le taux des avaries à réclamer, il s'efforce de saisir tous les prétextes d'obtenir un bienheureux délaissement qui le fera rentrer dans ses fonds, et ceux qu'il a empruntés, avec l'addition d'un large bénéfice compris dans la valeur agréée. »

Pour échapper à ces inconvénients, et tacher de se soustraire le plus possible à la lourde charge qu'est souvent pour eux le délaissement, les assureurs ont coutume d'inscrire dans leurs polices de nombreuses clauses restrictives des cas de sinistres majeurs.

#### *[Option entre le délaissement et l'action d'avarie*

Toutefois si l'assuré a souvent grand intérêt à user du délaissement lorsque cette voie de recours lui est ouverte, il peut se présenter des cas où l'action d'avaries lui sera plus avantageuse.

Cette hypothèse se présenterait au cas où les marchandises, même avariées, pourraient encore se vendre avec de gros bénéfices au port de destination. On cite cet exemple : Sur 100 barriques de vins assurées 10,000 francs, mais devant en représenter 20,000 à l'arrivée, 75 ont péri. La perte étant

des trois quarts, si l'assuré agit par avaries, il obtiendra, pour avaries 7,500 francs, et le prix de vente des 25 barriques subsistantes étant de 5,000 francs, il obtiendra 12,500 francs, moins les franchises, le fret et les frais de douane, c'est-à-dire une somme supérieure à 10,000 francs. Par le délaissement, il aurait obtenu 10,000 francs exactement.

Sous l'empire de l'article 386, avant la loi du 12 août 1885, l'action d'avaries pouvait également présenter de grands avantages pour l'assuré sur corps dont le navire avait péri, mais qui avait pu débarquer ses marchandises, sauvant ainsi le fret. En délaissant, il devait délaissier le fret aux assureurs, tandis qu'en agissant par avaries, il pouvait le conserver, et cette valeur, souvent considérable, ajoutée à l'indemnité proportionnelle qui lui était allouée pouvait aisément dépasser la somme qu'il eut reçu après délaissement.

C'est à l'assuré seul qu'il appartient donc, au cas de sinistre majeur, de faire un choix entre l'action d'avarie et le délaissement, et cela, alors même que la police aurait été faite avec la clause franc d'avaries (art. 409). Mais il importe de noter que jamais l'assuré ne pourra cumuler ces deux actions, à moins de convention contraire.

C'est ainsi que lorsque la chose assurée aura éprouvé tout d'abord des avaries partielles réparées par l'assuré, puis aura été atteinte par un sinistre majeur, l'assuré ne pourra pas réclamer à l'assureur, outre la somme assurée, le montant des dépenses qu'il a faites pour réparer les avaries.

ries. Ainsi le décide la jurisprudence et la majorité de la doctrine ; et cette décision est juste, car s'il est vrai que l'assuré doit être indemnisé de toutes pertes, il n'est pas moins vrai aussi que l'assureur ne peut être tenu au delà de ses engagements et qu'il ne s'est engagé que jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Mais, sans cumuler les deux actions, c'est-à-dire sans réclamer de l'assureur une indemnité supérieure à la somme convenue dans la police, l'assuré pourrait-il poursuivre la réparation du préjudice qu'il a souffert successivement par l'action de délaissement d'abord, par l'action d'avaries ensuite ? La question est controversée.

Toutefois, suivant l'opinion générale, on admet que, même après avoir signifié le délaissement, l'assuré pourrait valablement conclure subsidiairement à l'action d'avaries pour le cas où le délaissement ne serait pas jugé recevable, soit parce qu'il n'a pas été signifié dans les délais voulus et que la prescription est acquise aux assureurs, soit parce que l'événement sur lequel se fonde la prétention de l'assuré n'est pas reconnu comme constituant un sinistre majeur (1).

L'action d'avaries étant, en effet, l'action générale et propre à la nature du contrat d'assurance, et le délaissement n'étant qu'une faculté donnée, à l'assuré, dans certains cas déterminés, l'assuré ne peut pas être réputé renoncer à son droit fondamental de réclamer par l'action

(1). Cass. 15 mai 1854 (S. 55-1-725).

d'avaries l'indemnité qui lui est due en raison du dommage par le seul fait qu'il exerce le mode de recours extraordinaire qui lui est accordé.

Pour la même raison, on admet en général l'assuré à intenter l'action d'avaries même après avoir succombé dans son action de délaissement : il n'y a pas là chose jugée à son égard, dit-on, sa nouvelle action n'a ni la même cause ni le même objet.

Nous allons aborder l'étude des divers cas dans lesquels le Code autorise l'assuré à faire le délaissement des effets assurés ; nous verrons ensuite quelles sont les modifications apportées dans la pratique au système du Code de Commerce par les polices d'assurance française ; puis nous parlerons de l'objet du délaissement et de ses effets.

---

## CHAPITRE PREMIER

---

### Des cas de délaissement

---

#### Généralités

L'article 46 de l'Ordonnance de 1681 (Liv. III, tit. VI), énumérait en ces termes les différents cas qui pouvaient donner lieu à délaissement :

« Ne pourra le délaissement être fait qu'en cas de prise, « naufrage, bris, échouement, arrêt de prince ou perte « entière des effets assurés, et tous autres dommages ne « seront réputés qu'avarie, qui sera réglée entre les assu- « reurs et les assurés, à proportion de leur intérêt. »

L'article 58 de la même Ordonnance, complétant cette énumération, y ajoutait le « défaut de nouvelles ».

Ces dispositions ont été presque intégralement reproduites par le Code de Commerce sous les articles 369, 371, 375, ainsi conçus :

« *Art. 369.* — Le délaissement des objets assurés peut être : « En cas de prise, de naufrage, d'échouement avec « bris, d'innavigabilité par fortune de mer ; en cas d'arrêt « d'une puissance étrangère, en cas de perte ou détériora- « tion des effets assurés, si la détérioration ou la perte va « au moins aux trois quarts.

« Il peut être fait, en cas d'arrêt du Gouvernement, après  
« le voyage commencé. »

« *Art. 371.* — Tous autres dommages sont réputés avariés, et se règlent entre les assureurs et les assurés à  
« raison de leurs intérêts. »

L'article 375, correspondant à l'article 58 de l'Ordonnance, autorise le délaissement pour défaut de nouvelles.

Le texte du Code de 1807 et celui de l'Ordonnance, malgré leur similitude apparente, offrent cependant plusieurs dissemblances importantes qu'il convient de signaler : Le Code, en effet, mentionne un cas de délaissement dont ne parle pas l'Ordonnance : l'innavigabilité par fortune de mer, cas nouveau qui fut introduit dans notre législation par la Déclaration du 17 août 1779.

D'autre part, tandis que l'article 46 de l'Ordonnance semble autoriser le délaissement au cas d'échouement simple comme au cas de bris, l'article 369 au contraire exige le concours de ces deux sinistres, et ne permet à l'assuré de délaisser qu'au cas d'échouement accompagné ou suivi de bris.

De même encore, l'article 369 parle de la perte ou détérioration des trois quarts, là où l'Ordonnance semblait exiger la perte entière des objets assurés.

Nous reviendrons sur ces remarques en étudiant séparément chacune des causes de délaissement.

Mais une autre divergence est à noter entre les deux textes. L'article 46 de l'Ordonnance disposait que : « Ne pourra le délaissement, être fait que... », formule impéra-

tive qui semblait s'imposer aux parties, et leur proscrire toute liberté de s'écarter en dehors des limites fixées par la loi. Aussi Emerigon la qualifiait-il de « taxative et de droit étroit ». « Tout est de rigueur, ajoutait-il, dans cette matière, et il n'est pas permis d'excéder les limites de la loi (1) ».

Cette solution ne peut plus être soutenue aujourd'hui : aux termes prohibitifs de l'article 46, le Code a substitué les mots : « Le délaissement des objets assurés peut être.... », formule qui laisse aux parties toute latitude d'élargir ou de limiter à leur gré les clauses édictées par la loi.

Sans doute, étant donné le caractère exceptionnel du délaissement, l'énumération de l'article 369 est forcément limitative, et l'on ne saurait pas plus étendre, par analogie, la faculté de délaisser à des cas qui n'y figurent pas, que la *dénier* à l'assuré, quelque abusive qu'elle puisse paraître, toutes les fois qu'il se trouve être dans les conditions prévues par le Code.

Mais les articles 369, 371 et 375 ne contiennent aucune disposition d'ordre public à laquelle il soit impossible de déroger ; les règles qu'ils émettent ont été établies pour déterminer les droits légaux des parties, non pour restreindre la liberté des conventions ; elles serviront à guider le juge en l'absence de clauses spéciales des polices, mais ne recevront leur application qu'autant qu'aucune conven-

(1) Ch. XVII, sect. II.

tion particulière, nettement exprimée, ne sera intervenue entre l'assureur et l'assuré.

Or, tel ne sera pas fréquemment le cas en pratique : les dispositions du Code, souvent obscures, ont donné lieu à des difficultés considérables ; de plus, elles font peser de tout son poids sur les assureurs la très lourde charge qu'est pour eux l'obligation de subir le délaissement dans des cas trop nombreux et mal définis.

Aussi les polices d'assurances se sont-elles affranchies largement des règles imposées par la loi ; elles ont limité autant que possible les causes de délaissement en même temps qu'elles s'efforçaient d'établir pour chacune des clauses précises.

Néanmoins, l'étude des règles édictées par le Code de Commerce n'est pas sans intérêt : non seulement, en effet, elles devront être appliquées toutes les fois qu'il n'y aura pas été spécialement dérogé par le contrat d'assurance, mais encore nous pourrons, d'après elles, dégager les principes généraux qui gouvernent notre matière et qui serviront à interpréter les clauses des polices qui laisseraient place à quelque ambiguïté.

Nous étudierons donc tout d'abord les divers cas de délaissement énumérés par les articles 369 et 375, puis nous verrons quelles sont les modifications les plus importantes qui ont été apportées à la loi par les « polices d'assurance françaises ».

## 1<sup>o</sup> — **Prise**

Lorsqu'un navire vient à être capturé, soit par l'ennemi, soit par des pirates, et empêché de vive force de naviguer vers sa destination, l'assuré est immédiatement, et par le fait même de la prise, dépossédé de sa chose ; c'est en raison de cette privation de possession que la loi a vu dans la prise une cause de délaissement.

Peu importe, du reste, que la prise soit juste ou injuste, et qu'il y ait lieu d'en espérer la restitution ; car la perte n'en est pas moins née pour le présent, ce qui suffit pour donner lieu à l'action (1). Le fait matériel, prouvé par l'assuré, est donc seul exigé pour que le droit au délaissement soit ouvert.

Mais, postérieurement à la capture, un événement peut se produire, qui rendra au navire sa liberté et le remettra en la possession de son propriétaire ; il peut y avoir recousse, ou délivrance, abandon par le capteur ; il se peut enfin qu'un jugement intervienne pour déclarer la prise mal fondée et ordonner que le navire soit relâché.

Quels seront alors les droits de l'assuré ?

Il semble incontestable, en présence de l'article 385 du Code de Commerce, que, si le délaissement a été à la fois et signifié et accepté ou jugé valable, avant que l'assuré ne soit rentré en possession de sa chose, celui-ci aura acquis un droit irrévocable, et l'assureur ne pourra se dispenser de payer la somme entière assurée.

(1) Pothier, *Traité des Assurances*, n<sup>o</sup> 115.

Mais que décider si la restitution a lieu avant que le délaissement soit devenu définitif ?

*Recousse dans les vingt-quatre heures*

Certains auteurs (1) n'hésitent pas à accorder à l'assuré la faculté de délaisser, même au cas de recousse survenant dans les vingt-quatre heures de l'amarinage, c'est-à-dire alors même que la nouvelle de la capture ne lui parviendrait qu'en même temps que celle de la restitution.

Pendant, la majorité de la doctrine est en sens contraire : « L'assuré, dit M. de Courcy, qui, alors que la chose serait entière et en sa possession, prétendrait au délaissement, sous prétexte d'une capture de quelques heures, aurait une prétention absurde et inadmissible (2) ».

Cette opinion, essentiellement équitable, se fonde sur ce qu'en réalité, aux termes de l'article 44 de l'arrêté du 2 prairial an XI, il n'y a vraiment prise qu'au bout de vingt-quatre heures.

« Qui ne voit, s'écrie M. Desjardins, que cette disposition de notre droit public tranche une question de propriété privée, et comment en faire abstraction quand il s'agit de déterminer les rapports juridiques de l'assureur et de l'assuré ? La loi française, telle que l'a constamment appliquée le département de la Marine, n'envisage pas comme un cas de prise la capture du bâtiment repris à l'ennemi dans les

(1) E. Cauvet, II, n° 271.

(2) De Courcy. — *Question de droit maritime*; 2<sup>e</sup> série.

vingt-quatre heures, et l'on changerait le sens légal du mot sous prétexte qu'il s'agit d'un débat privé ! Nous ne saurions l'admettre ! (1) »

*Restitution en dehors du cas de recousse*

Plus délicate encore est la question de savoir s'il sera permis à l'assuré de délaisser lorsqu'avant toute signification, et en dehors du cas de recousse, il y aura eu restitution.

Plusieurs systèmes sont ici en présence : suivant nombre d'auteurs (2), le droit au délaissement une fois ouvert, est définitivement acquis à l'assuré, et subsiste quels que soient les événements ultérieurs. « Que le navire, lit-on dans Dageville, soit repris par son équipage dans les vingt-quatre heures, relâché par son capteur ou racheté, l'action en délaissement n'en existe pas moins, car elle a pris naissance au moment où l'assuré a perdu le domaine de la chose, ou cessé d'en avoir la libre disposition. De ce moment, la loi répute la perte entière pour l'assuré, soit que la prise soit juste ou injuste, faite par amis ou ennemis, et qu'on doive ou non s'attendre à une prochaine restitution. »

Aucune disposition du Code de Commerce, dit-on, ne s'oppose à l'adoption de cette théorie ; bien au contraire, non seulement l'article 369 ne met pas pour condition au délaissement que les objets assurés ne seront pas recouvrés,

(1. A. Desjardins, *Traité de Dr. Comm. marit.*, VII, n° 1529.

2) Alauzet, *Commentaire du Code de Comm.*, II, n° 342 — Bedarride, *D. o t marit*, III, n° 1493. — Cauvet, II, n° 271. — Dageville III, p. 359. — Desjardins, *loc. cit.*

mais encore l'article 373, en laissant à l'assuré un droit d'option pendant un certain délai, implique par cela même, que le droit de délaisser lui est acquis ; de plus n'est-il pas logique d'appliquer au cas de prise les principes de l'article 381 qui permettent le délaissement malgré le sauvetage aux cas de naufrage et d'échouement.

D'ailleurs, ajoutent les partisans de ce système, cette interprétation était la seule qui fut couramment adoptée par la doctrine et la jurisprudence sous l'empire de l'Ordonnance de 1681. Emerigon en témoigne lorsque, critiquant la façon dont on entendait, alors, le texte de l'Ordonnance qui, à son sens ne tendait nullement à autoriser la faculté de délaisser après le retour des effets assurés, il se déclare cependant « arrêté par la jurisprudence actuelle », conforme aux opinions de Valin et de Pothier (1). Or le Code n'a apporté aucune modification à la législation de l'Ordonnance sur ce point.

Nous ne suivrons pas MM. Demangeat (2) et de Val-

(1) Emerigon, chap. XII. sect. XVIII, § 4 : « Si je n'étais pas arrêté par la « jurisprudence actuelle, je serais peut-être tenté d'assimiler la prise à l'é-  
« chouement simple, et de dire, sauf certaines modifications, que si le navire  
« pris recouvre sa liberté soit par rachat, soit par les forces de l'équipage,  
« soit par recousse, soit par un jugement qui le relâche, soit enfin par  
« quelqu'autre événement qui le ramène au pouvoir de ses anciens maîtres,  
« il n'y a pas lieu à l'action de délaissement, attendu qu'il n'y a point perte  
« entière, et que rien n'empêche de pourvoir à l'intérêt des assurés par  
« l'action d'avarie... Mais notre jurisprudence est contraire. On l'établit sur  
« la lettre de l'article 46, duquel on infère que, dès que le navire est pris,  
« l'action de délaissement est ouverte ; et cette jurisprudence est conforme à la  
« doctrine de Valin et de Pothier ».

(2) *Traité de droit commercial*, IV, p. 703.

roger (1), dans la discussion qu'ils ont entreprise pour s'efforcer de démontrer qu'Emerigon a mal compris Valin, Pothier et la jurisprudence qui, jamais, selon eux, n'ont dit ce que leur fait dire le jurisconsulte provençal. Que la pratique suivie sous l'empire de l'Ordonnance de 1681 ait été ou non conforme à la théorie que nous venons d'exposer, il nous importe peu : il ne nous semble pas, en effet, que l'on puisse tirer de la tradition antérieure à la rédaction du Code un argument suffisamment puissant pour justifier une théorie qui est, selon nous, en désaccord absolu avec l'esprit même de la loi, et les principes qui ont fait admettre le délaissement dans le cas dont nous nous occupons.

Sans doute, le législateur eut été bien avisé de trancher par un texte précis cette question qui, depuis longtemps faisait difficulté ; l'introduction d'une disposition analogue à celle qui figura dans le projet de revision de 1867 (2), aurait aisément mis fin à toutes les controverses.

Les rédacteurs du Code ont omis de s'expliquer ; ce n'est malheureusement pas, du reste, le seul reproche qu'on puisse leur adresser, à l'occasion surtout de cette matière des assurances maritimes sur laquelle plane dans tous les textes une obscurité si grande qu'elle autorise les interprétations les plus contradictoires.

C'est donc seulement par un raisonnement basé sur l'ap-

(1) *Droit maritime*, IV, n° 1721.

(2) Art. 338, § 2 : « En cas de prise, le délaissement des choses assurées ne peut être fait si le navire est relâché dans le délai d'un mois à dater de la prise ».

plication des principes généraux qui régissent notre matière, que nous chercherons à soutenir notre opinion.

Le délaissement, au cas de prise, nous l'avons dit déjà, est fondé sur l'idée de dépossession ; la loi considérant, que les choses assurées cessent, par le fait de la capture, d'être en la libre disposition de leur propriétaire, les répute perdues pour lui, et l'autorise à se retourner contre son assureur pour lui demander le paiement intégral de la somme stipulée au contrat, de la même façon qu'il le ferait s'il y avait perte réelle et effective.

Mais la loi n'établit ainsi qu'une simple présomption : « Or, comme le dit fort bien M. Demangeat, quand la loi établit une présomption, il y a toujours un fait incertain : la loi tend à lever un doute, et non à faire que ce qui existe certainement soit tenu pour inexistant. »

Si donc, avant que l'assuré ait mis à profit le droit que lui crée la fiction légale, il recouvre sa chose, sur quoi basera-t-il désormais sa prétention de délaisser ? Il n'y aura plus doute sur l'existence de sa possession, et la présomption établie en sa faveur sera détruite par le fait certain de la mise en liberté du navire. Aucune raison ne saurait plus justifier le délaissement accompli dans de semblables circonstances.

Nous pensons, avec M. Boistel, que le fait matériel de la prise ne peut suffire, et qu'il est indispensable que la cause qui permet de délaisser existe encore au moment où le délaissement est fait.

Les arguments que les partisans de l'opinion contraire

se sont efforcés de tirer du silence du Code et des articles 373 et 381 ne nous semblent nullement probants : de ce que la loi accorde à l'assuré un délai pour intenter son action, il ne s'ensuit pas du tout, croyons-nous, qu'elle ait entendu lui reconnaître le droit irrévocable de délaisser.

Pendant ce laps de temps qui lui est accordé pour prendre parti, il pourra sans doute agir et obtenir gain de cause si les choses restent en état; mais si la prise, qui sert de cause à l'obligation de l'assureur de payer la somme entière assurée, vient à cesser, la cause n'existant plus, l'obligation de l'assureur disparaît avec elle.

Nous verrons, en parlant du délaissement au cas de naufrage que l'on ne peut pas, à notre sens, faire plus de fondement sur les raisons tirées de l'article 381.

Au contraire, l'article 385 semble donner une très grande force à notre théorie. Aux termes de cet article, en effet, l'assureur ne peut, en cas de défaut de nouvelles, après le délaissement signifié et accepté ou jugé valable, se dispenser de payer la somme entière assurée sous prétexte de retour du navire. S'il ne le peut pas après, il le pouvait donc avant. Nulle motif ne s'oppose à ce que les mêmes principes reçoivent leur application au cas de prise.

Ainsi, allant plus loin même que M. Boistel et la majorité des auteurs, déciderions-nous avec MM. Saurin, Lyon-Caen et Renault, que non seulement le délaissement pour être valable doit avoir été signifié avant toute restitution, mais qu'il doit encore avoir été accepté par l'assureur ou déclaré valable par un jugement.

Sans doute, notre système ne saurait échapper à toute critique : on lui a reproché notamment d'entraîner, dans la pratique, des difficultés innombrables, d'apporter de fâcheux retards dans les règlements d'assurances, et d'encourager les assureurs désireux de se soustraire au délaissement, à se dérober, à faire trainer les procès en longueur pour augmenter ainsi les chances d'une restitution qui les libérerait de leur obligation.

Nous aurions mauvaise grâce à ne pas reconnaître que ce reproche est en partie fondé ; mais nous croyons cependant qu'on a beaucoup exagéré l'importance des griefs qu'on nous oppose : la durée d'une instance ne saurait modifier les droits des parties, et il y aura toujours lieu à une appréciation du juge qui ne manquera pas de valider le délaissement s'il constate le mauvais vouloir de l'assureur, et si la restitution a été de beaucoup postérieure à la signification faite par l'assuré.

La prise du navire seul autorise-t-elle le délaissement des marchandises et, inversement, la prise des marchandises seules peut-elle autoriser le délaissement du navire ? Nous ne le pensons pas.

Le délaissement, en règle générale, ne peut être fait que des objets atteints par le sinistre. Or la prise d'un navire ennemi n'entraîne pas, suivant le droit des gens, la confiscation des marchandises, pas plus que la confiscation de marchandises considérées comme contrebande de guerre, à bord d'un navire neutre, ne doit entraîner la capture de ce navire.

S'il n'y a pas prise, il ne peut être question de délaissement; c'est là, du reste, purement une question de fait.

### *Rachat*

Nous avons volontairement laissé de côté, jusqu'ici, le cas où la restitution a lieu par suite de rachat ou composition. Le Code régit ce cas particulier dans les articles 395 et 396.

Le rachat a toujours été envisagé de façon peu favorable par l'autorité, qui lui reproche de permettre à l'ennemi de recouvrer trop facilement, moyennant un léger sacrifice d'argent, ses navires capturés, et de ne pas l'affaiblir autant que le ferait le maintien de la prise. De nombreux arrêts et ordonnances sont venus; dès la seconde moitié du siècle dernier, interdire aux capitaines français de rançonner les bâtiments ennemis (1).

De nos jours, toutes les prises devant être jugées par un Tribunal spécial, le rachat est devenu exceptionnel.

Lorsqu'il y a prise, le propriétaire des effets capturés a

(1) Déclaration du 24 août 1778, art. 41. — Arrêt du Conseil du 11 octobre 1780. — Ordonnance du 30 août 1792 dont l'article 1<sup>er</sup> était ainsi conçu : « Les armateurs, capitaines ou commandants des bâtiments des sujets de S. M., armés en course, ne pourront à l'avenir dans aucun cas, ni sous quelque prétexte que ce puisse être, rançonner à la mer aucuns bâtiments ennemis, ni aucunes marchandises étant à bord desdits bâtiments. »

L'arrêté du 2 prairial an XI vint permettre aux corsaires français de rançonner les bâtiments ennemis, mais seulement avec l'autorisation des armateurs.

La déclaration ministérielle du 25 juillet 1870, art. 17, réédicte d'une façon rigoureuse la prohibition des anciennes ordonnances.

tout intérêt à composer avec le capteur, afin de rentrer, immédiatement, en possession de sa chose et de ne pas compromettre la spéculation qu'il a entreprise.

Mais un autre intérêt est en jeu, celui de l'assureur, qui *chargé* des risques courus par la chose assurée, sera *tenu* de toutes les conséquences de la prise. Il convient donc qu'il ne reste pas entièrement étranger au rachat. Aussi le Code enjoint-il à l'assuré qui a pu racheter les effets capturés de signifier à son assureur la composition qu'il aura faite seul dès qu'il en aura la possibilité (1).

L'assureur, ainsi prévenu, aura alors la faculté d'opter entre deux partis : ou bien il prendra la compensation à son compte, et soldera le prix de la rançon, ou bien il renoncera au bénéfice du rachat, et sera tenu au paiement de la somme assurée.

S'il s'arrête à ce dernier parti, la situation est fort simple : l'assuré, dépossédé par la prise n'est rentré en possession de sa chose que par le rachat, titre nouveau d'acquisition, qui n'efface pas les effets produits par le sinistre dans ses rapports avec l'assureur. Il possède désormais *ex causa nova*, au même titre que posséderait un tiers acquéreur quelconque.

Le contrat d'assurance a pris fin par l'arrivée du sinistre majeur qu'est la prise, et il n'en subsiste plus que

(1) Le Code a adopté ainsi l'opinion de Valin, contrairement à celle d'Emérigon, qui pensait que l'Ordonnance « n'a entendu imposer aucune nécessité aux assurés » ; il leur est libre de racheter pour leur propre compte le navire sans avoir recours aux assureurs qui continueront alors de courir comme auparavant les risques maritimes (Ch. XII, sect. XXI, § 6.)

l'obligation où se trouve l'assureur de payer la somme entière assurée, sans pouvoir rien prétendre aux objets rachetés qui, à son égard, sont censés être demeurés aux mains du capteur.

Il peut, il est vrai, résulter de là un bénéfice considérable pour l'assuré qui se trouvera posséder à la fois et la valeur assurée, et la chose elle-même, rachetée à vil prix (1). Les assureurs cependant seraient mal venus de se plaindre de cette situation privilégiée qu'il ne tenait qu'à eux de partager en prenant pour leur compte la composition avantageuse faite par l'assuré.

Le seul droit que conserve l'assureur, au cas qui nous occupe, est celui de réclamer au capteur le montant de l'indemnité de rachat au cas où, par la suite, la prise viendrait à être déclarée mal fondée.

Il va sans dire que, comme nous le disions plus haut, le contrat d'assurance ayant pris fin, l'assureur cesse d'être tenu désormais des risques que la chose peut courir au cours de la navigation qu'elle effectue après la restitution. Le propriétaire devrait donc contracter une nouvelle assurance pour se couvrir des fortunes de mer postérieures au rachat.

Toute autre serait la situation au cas où l'assureur prendrait à son compte la composition faite par l'assuré.

Valin, dont l'opinion a été adoptée par les rédacteurs du

(1) Ni l'Ordonnance, ni le Code n'ont réglementé le taux du rachat. Toute liberté est donc laissée à ceux qui traitent avec le capteur.

Code de 1807, disait à ce sujet : « Dans le cas où ils (les assureurs) prennent part à la composition, ce qu'ils en doivent payer opère le même effet que si c'était une avarie qui fut arrivée, et la répartition doit s'en faire de la même manière (1). ».

L'assureur devra donc contribuer au paiement du rachat à proportion de son intérêt, c'est-à-dire eu égard au montant de l'assurance par rapport à la valeur des effets rachetés, et, ajoute l'article 396, « sans délai, dans les termes de la convention », ce qui signifie qu'il devrait bénéficier du terme que le capteur aurait accordé à l'assuré.

Le navire relâché, les assureurs continuent à courir les risques du voyage *conformément au contrat d'assurance* ; Pothier ajoutait, et sans qu'ils puissent, en cas de malheureux événement qui arriverait par la suite, faire aucune déduction, ni imputation.

Cette théorie est encore admise aujourd'hui, quelque extraordinaire qu'elle puisse paraître en présence de l'article 385 qui déclare que l'assuré ne pourra être tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée. M. Pardessus la justifie en ces termes : « Si l'assureur supporte un excédent, c'est le résultat de la chance qu'il a voulu courir ; ce paie-

(1) Valin, sur l'article 67. — Emerigon professait l'opinion contraire : à son sens, les assureurs devenaient seuls propriétaires de la portion des effets rachetés relative aux sommes assurées. Ils restaient donc tenus envers l'assuré au paiement de l'indemnité entière.

La question pouvait faire doute sous l'empire de l'Ordonnance qui se bornait à dire que les assureurs étaient tenus des risques du retour. Le Code a tranché la controverse en disant que les assureurs continuent à courir les risques du voyage *conformément au contrat d'assurance*.

ment onéreux n'est que l'effet d'un accident postérieur et absolument étranger à la prise. Le premier contrat avait été, en quelque sorte terminé ; un deuxième est intervenu entre les parties du moment où l'assureur a déclaré qu'il entendait prendre la composition à son profit (1). »

L'Ordonnance n'accordait aucun délai à l'assureur pour faire connaître s'il prenait ou non la composition à sa charge ; le Code lui accorde vingt-quatre heures pour signifier sa réponse, délai suffisant puisque cette signification peut être faite au domicile élu de l'assuré qui sera presque toujours au lieu où se trouve l'assureur.

S'il n'a pas notifié son choix dans les vingt-quatre heures il est censé avoir renoncé au bénéfice de la composition. Il importe en effet que l'assuré ne reste pas trop longtemps incertain sur la conduite à tenir vis-à-vis de l'assureur, et puisse au besoin faire réassurer sa chose si celui-ci préfère subir le délaissement plutôt que de participer au archat.

## 2°. — Arrêt de puissance

« A la différence de la prise, dit M. de Courcy (2), acte violent qui, consommant la dépossession suffit à donner lieu au délaissement, l'arrêt n'est qu'un empêchement peut-être temporaire, peut-être court mis à la continuation du voyage... »

L'arrêt de puissance, en effet, contrairement à la prise,

(1) *Droit commercial*, III, n° 839.

(2) *Question de droit maritime*, 2<sup>e</sup> série, p. 357.

n'implique nullement chez le saisissant l'intention de s'approprier définitivement les objets saisis. Pour caractériser l'acte, pour savoir s'il y a prise ou s'il y a arrêt, il faut s'en référer à l'intention qui anime le capteur (1).

De là, entre ces deux causes de délaissement, une différence essentielle ; c'est par elle-même, immédiatement, que la prise dépossède l'assuré, et lui fait éprouver un dommage assimilable à la perte réelle ; ce n'est, au contraire, que par la prolongation de l'indisponibilité dont il frappe les objets saisis, que l'arrêt peut causer à l'assuré un préjudice important et être considéré comme un sinistre majeur autorisant le délaissement.

L'article 369 du Code de Commerce semble distinguer deux sortes d'arrêts : l'arrêt de puissance étrangère d'un côté, l'arrêt du gouvernement français de l'autre ; bien plus, il semble ne pas imposer dans les deux cas les mêmes règles : l'arrêt de gouvernement n'autoriserait l'assuré à faire le délaissement que lorsqu'il se produirait après le voyage commencé, tandis que l'arrêt de puissance étrangère ouvrirait ce même droit à quelque moment qu'il advienne.

Ce n'est là qu'un vice de rédaction de l'article 369 : l'arrêt, quel qu'en soit l'auteur, est toujours régi par les mêmes règles : comme le dit fort bien M. Laurin : « Si le législateur n'a pas répété la condition pour l'arrêt d'une puissance

(1) Emerigon disait : Dans la prise on a pour objet de s'approprier la proie ; dans l'arrêt de prince, on a dessein de rendre ensuite libre la chose arrêtée, ou d'en payer la valeur. (*Traité des Assurances*, chap. XII, sect. 3).

étrangère comme pour celui émanant du gouvernement français, c'est qu'ici, comme ailleurs, il a un peu borné sa vue au territoire, et cru qu'à l'étranger, le voyage serait toujours commencé. Mais le contraire pourra arriver pour des navires étrangers assurés en France, et il faudra, dans cette hypothèse, laisser la rédaction de l'article 369, et se diriger d'après celle de l'article 370, qui, elle, ne distingue pas (1). »

Que doit-on entendre par ces mots « avant le voyage commencé » ? Il s'agit ici, bien certainement, non du *voyage réel*, mais du *voyage assuré*, et le mot voyage est pris pour le mot *risque*.

Une distinction est nécessaire entre le navire et les facultés, tous deux ne commençant pas à courir les risques au même moment.

En ce qui concerne le navire, la distinction entre le voyage réel et le voyage assuré a, en vérité, peu d'intérêt, le temps des risques s'ouvrant pour lui du jour même de son départ effectif.

Il en est autrement à l'égard des marchandises pour lesquelles les risques commencent d'exister du moment qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans les gabares pour les y porter (art. 328 et 341). Il pourra donc se faire que l'arrêt survenant alors que les marchandises sont chargées, mais avant le départ de navire, l'assureur sur facultés en soit responsable tandis que l'assureur sur corps n'encourra aucune responsabilité.

(1) Laurin, IV, p. 122.

### *Délais*

L'assuré, dit l'article 387, dès qu'il a connaissance de l'arrêt, doit en aviser l'assureur. L'Ordonnance ne lui accordait aucun délai ; le Code lui accorde trois jours pour faire cette signification.

La loi n'a pas spécifié la façon dont cette signification doit être faite ; pour plus de sécurité, les intéressés ont coutume de recourir au ministère d'un huissier, ou parfois même, plus simplement de se faire délivrer un accusé de réception signé de l'assureur.

Ce délai de trois jours, fixé par l'article 387, n'est, du reste, pas de rigueur : pour l'avoir laissé s'écouler sans donner avis à l'assureur de la nouvelle de l'arrêt, l'assuré ne serait pas déchu du droit de prétendre au délaissement dans les conditions prévues par la loi ; mais l'assureur pourrait lui reprocher sa négligence, et s'il prouvait qu'il en est résulté pour lui quelque préjudice, réclamer de lui des dommages-intérêts. Si l'assureur connaissait déjà la nouvelle de l'arrêt, il est bien certain que toute signification serait inutile.

C'est de la date de cette notification du sinistre que commence à courir le délai à l'expiration duquel le délaissement des objets saisis pourra être fait. L'assuré a donc tout intérêt à la faire le plus promptement possible pour hâter le règlement de l'assurance, et toucher le prix de sa chose.

Le laps de temps pendant lequel le droit de l'assuré reste ainsi en suspens varie suivant les cas : il est de six mois si l'arrêt a eu lieu dans un port des mers d'Europe, dans la Méditerranée ou la Baltique ; il est d'un an lorsqu'il s'est produit dans un pays plus éloigné.

De plus, dans le cas où les marchandises arrêtées sont *périssables*, ces délais sont réduits à un mois et demi dans le premier cas, à trois mois dans le second.

Que faut-il entendre par marchandises *périssables*? Assurément tout d'abord celles qu'énumère l'article 355 : « Les marchandises sujettes par leur nature à détérioration particulière, ou diminution, comme blés, sels ou marchandises susceptibles de coulage »

Mais ce ne sont pas là, croyons-nous, les seules que l'article 387 ait entendu désigner, et nous pensons que l'on devra considérer également comme périssables toutes les marchandises sujettes à une dépréciation matérielle rapide comme, par exemple, des armes d'acier, dévorées par la rouille, à l'exclusion de celles pour lesquelles il n'y a à redouter qu'une dépréciation provenant des cours des marchés aux différentes époques de l'année.

### *Droits et Obligations de l'assureur et de l'assuré*

Pendant la durée des délais fixés par l'article 387, dit l'article 388, « les assurés seront *tenus* de faire toutes diligences qui peuvent dépendre d'eux à l'effet d'obtenir la mainlevée des effets arrêtés.

« Pourront de leur côté, les assureurs, ou de concert avec

« les assurés ou séparément, faire toutes démarches à même fin ».

C'est une obligation absolue que la loi impose à l'assuré ; toute négligence, toute faute pourra lui être reprochée par l'assureur, et la peine de son inaction pourrait aller jusqu'à faire repousser le délaissement.

Les assureurs, au contraire, jouissent d'une simple faculté, que l'intérêt qu'ils ont à faire lever l'arrêt justifie amplement, mais sur laquelle la loi a cru devoir s'expliquer parce qu'on aurait pu leur dénier le droit de s'immiscer dans les affaires du propriétaire des effets arrêtés, et que, d'autre part, on aurait pu voir, dans le fait par eux de faire ces diligences, une renonciation tacite au droit de contester plus tard le délaissement.

Si l'assuré, à la suite des diligences qu'il a faites, obtient la mainlevée de l'arrêt, il aura le droit de réclamer à l'assureur le remboursement des frais qu'il a été obligé de faire.

S'il ne réussit pas, au contraire, il ne nous semble pas qu'il puisse se faire indemniser de ses avances ; il nous paraît rationnel, en effet, d'appliquer à notre espèce le principe admis au cas de naufrage et de dire que l'assureur ne peut être tenu au remboursement des frais faits pour le recouvrement, que jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés ; or, si l'assuré a échoué dans ses démarches, il n'aura rien recouvré.

La mainlevée de l'arrêt accordée avant l'expiration des délais de l'article 387, l'assuré ne peut plus émettre de

prétention au délaissement, car l'acquisition de son droit était subordonné au maintien de cet arrêt pendant le laps de temps fixé par la loi, et cette condition ne s'est pas accomplie; la fiction légale tendant à assimiler l'indisponibilité, dont sa chose était frappée, à la perte, a disparu par le fait même de la restitution. L'assuré ne pourra donc plus agir que par l'action d'avaries pour se faire couvrir du préjudice qui lui a été occasionné.

Si, au contraire, l'arrêt est maintenu, il pourra opter entre l'action d'avaries et le délaissement. Il aura pour cela un nouveau délai (art. 373), qui commencera à courir du jour de l'expiration du terme fixé par l'article 387.

Telle est la marche habituelle des choses; toutes les fois qu'un navire sera arrêté, qu'il le soit avant de sortir de la rade, ou qu'il soit pris en pleine mer et ramené dans un port sans esprit de déprédation (1), qu'il soit frappé d'embargo, ou qu'il soit réquisitionné pour effectuer un transport pour le compte de la puissance qui l'a frappé d'arrêt (angarie); que l'arrêt soit légitime ou non, qu'il ait été opéré par un gouvernement insurrectionnel et non reconnu, ou par une puissance légalement établie, les règles sont les mêmes, et le délaissement pourra être effectué dans les conditions que nous venons d'indiquer.

Mais certaines circonstances peuvent se produire, et modifier la situation de l'assuré; il peut se faire, par exemple, que le navire seul soit arrêté, mais non les mar-

(1) Telle n'était pas l'opinion de Pothier qui distinguait la prise de l'arrêt en ce que l'arrêt a lieu dans un port et la prise en pleine mer.

chandises, ou bien les marchandises seules et non le navire : dans ces deux cas, le délaissement ne pourra assurément être fait que dans la chose atteinte, corps ou facultés.

Il se peut encore que le gouvernement, de qui émane l'arrêt, conserve le navire, mais paye à l'assuré une indemnité en argent, à titre de compensation. Celui-ci pourra-t-il cependant délaisser ?

L'intérêt de cette question qui est controversée est grand au cas où la police porte la clause *franc d'avaries*. Par le délaissement, en effet, l'assuré obtenant le paiement intégral de la valeur de sa chose, sera pleinement indemnisé de la perte qu'il a subie.

Si on lui refuse cette action, au contraire, comme il ne pourra pas agir par règlement d'avaries, il sera contraint de se contenter de l'indemnité en argent qui lui a été payée, si minime qu'elle soit.

Cette indemnité, dit-on, fixée de façon arbitraire, n'empêche pas que l'assuré soit dépossédé de sa chose ; ce n'est, en quelque sorte qu'un sauvetage dont bénéficiera l'assureur, à charge par lui de remettre l'assuré dans le même état que s'il n'y avait pas eu d'opération maritime engagée.

Nous partageons volontiers cette opinion, mais nous repoussons, en revanche, l'argument qu'on a tiré pour la soutenir de cette prétendue analogie avec le sauvetage. Si nous admettons, en effet, que, lorsque l'assuré est dépossédé de sa chose par le saisissant, il éprouve une perte réelle, effective, nous ne pouvons admettre que

cette perte existe également lorsque par suite du sauvetage il a recouvré, en grande partie tout au moins, ses effets naufragés.

Au cas qui nous occupe, l'assuré est définitivement privé de sa chose; ce n'est pas l'indemnité qui lui est accordée qui peut lui en tenir lieu, quel que soit son importance. Il est donc de toute équité, à notre sens, de lui accorder le droit de délaisser, tout comme au cas de perte. Son cas nous semble présenter une analogie intime avec celui de l'assuré dont les effets ont été aliénés par vente forcée au cours du voyage, et pour lequel nous adopterons une solution identique. Nous insisterons plus loin sur les motifs qui nous empêchent de traiter le propriétaire d'effets recouvrés par sauvetage avec la même faveur.

Mais on ne saurait considérer comme constituant un arrêt susceptible de donner lieu à désaisissement, le jugement rendu, en pays étranger, sur la demande du capitaine, et l'autorisant à rompre son voyage dans un port intermédiaire; pas plus du reste que l'interdiction de commerce pour cause de blocus ou d'épidémie, la confiscation pour cause de transport de contrebande civile, ou de contrebande de guerre, et, en général, tous les cas où l'arrêt ou la confiscation sont dus à une faute de l'assuré. L'action d'avarie pourrait seule être poursuivie par lui.

Mais le jugement rendu spontanément, et portant interdiction de continuer le voyage, constituerait certainement un véritable arrêt de puissance; il en serait de même de

tout acte de gouvernement qui empêcherait la continuation du voyage contre le gré du capitaine, dans le cas, par exemple, où un navire, chargé pour Odessa, ne pourrait obtenir le firman nécessaire pour pénétrer dans la Mer Noire (1).

Il va sans dire que toutes ces distinctions n'ont d'intérêt qu'autant que le préjudice résultant de la privation de possession n'atteint pas les trois quarts au moins de la somme assurée.

### 3<sup>o</sup>. — **Naufrage.**

Ni l'Ordonnance ni le Code ne nous ont donné une définition légale de cette troisième cause de délaissement.

Suivant la Déclaration du 15 juin 1735, « le naufrage est l'événement par lequel un navire est submergé par l'effet de l'agitation violente des eaux, de l'effort des vents, de l'orage ou de la foudre, de manière qu'il s'abîme entièrement dans la mer, sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux (2). »

Emerigon (3) distinguait une seconde sorte de naufrage : lorsque le navire, échoué à la côte, donne ouverture à l'eau de mer qui remplit sa capacité sans qu'il disparaisse absolument.

Ces définitions, malgré leur apparente précision sont

(1) Alauzet, *Droit commercial*, IV, n<sup>o</sup>. 224.

(2) Boulan-Patin, IV, p. 12. — Cette définition, qui n'a pas été reproduite par le Code, a, par ce fait, perdu toute force légale.

(3). Chap. XII, section XII, § 1.

loin d'être satisfaisantes : elles sont, en effet, fort incomplètes, et ne visent pas, à beaucoup près, tous les sinistres qui peuvent être qualifiés naufrage. « Ainsi, dit M. de Courcy, le navire qui, envahi par une voie d'eau, sombre et s'engloutit, celui qui, son centre de gravité se déplaçant, chavire et peut flotter encore la quille en l'air, celui qu'il faut abandonner parce qu'il a perdu toute sa mâture, celui qu'un incendie détruit jusqu'à sa flottaison, et dont il ne reste qu'une épave calcinée, de nos jours, le vapeur dont la machine fait explosion, et qui n'est plus qu'une carcasse ingouvernable et sans moteur, sont des navires naufragés(1). »

En l'absence de toute définition précise, le juge devra s'en rapporter à l'appréciation des circonstances du fait pour déterminer la nature du sinistre.

Toutefois, on admet, en règle générale, que la submersion n'est pas le signe distinctif absolu du naufrage. Aussi décide-t-on communément que ce sinistre peut exister bien que le corps désarmé du navire flotte encore, et alors que le bâtiment a été abandonné par son équipage à cause de l'imminence du danger de perte totale. Cependant faut-il que cet abandon ait été justifié par la gravité du péril, et ne soit pas le résultat d'une terreur mal fondée :

« Il n'est permis, dit un arrêt de la Cour d'Aix, du 6 juillet 1852, d'assimiler un navire abandonné à un navire naufragé, c'est-à-dire submergé ou dispersé en débris, que lorsque son abandon a eu lieu en pleine mer, et dans des

(1) *Question de dr. marit.*, 2<sup>e</sup> série, p. 327.

circonstances où il ne peut devoir son salut qu'à un événement fortuit et inespéré, tel que la rencontre d'un autre navire ou le souffle propice du vent qui le pousse vers le rivage...

« Mais une pareille assimilation est inadmissible lorsque le bâtiment échoue sans se briser ni se remplir d'eau, n'est abandonné par son équipage qu'à une très petite distance de la terre, en vue d'un secours prochain qui ne saurait lui manquer, pour peu qu'il résiste quelque temps encore à la tourmente, et qu'en effet ce secours lui est arrivé bientôt, l'a relevé et l'a sauvé (1)... »

Mais la submersion elle-même, alors tout au moins qu'elle n'est que *momentanée*, ne suffit pas, à elle seule, pour caractériser un naufrage donnant lieu au délaissement : c'est ainsi que la Cour de Cassation, par un arrêt du 27 juillet 1857 (2) a pu ne pas considérer comme tel le sinistre arrivé à un navire submergé non loin du port, à la suite d'un abordage et renfloué après trois jours sans avoir subi de très importantes avaries.

Mais que doit-on entendre par submersion purement *momentanée*? Le Code reste muet sur ce point ; l'article 388, § 1<sup>er</sup> du projet de revision de 1867 décidait que si le navire avait pu être remis à flot dans le délai d'un mois à dater du jour du naufrage, le délaissement ne serait pas admis, à moins que la détérioration subie ne s'élevât aux

(1) *Journal de Marseille*, 1853-1-113. — Dans le même sens, jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 25 février 1869. — *Journ. de Mars.*, 1869-1-127.

(2) Dalloz, 1853-1-392.

trois quarts au moins de sa valeur. Cette disposition étant restée à l'état de projet, les pouvoirs d'appréciation du juge en cette matière sont illimités.

Nous croyons cependant que, dans le cas de submersion, quelle qu'ait été sa durée, de même que dans tout événement du naufrage, de même, en thèse générale, que dans tous les cas qui peuvent occasionner le délaissement, on doit considérer l'importance du dommage causé plus encore que sa cause ; si le naufrage a pu être regardé comme ouvrant à l'assuré la faculté de délaisser, c'est parce qu'il est de la nature même de ce sinistre, que les effets naufragés périssent en totalité, ou tout au moins en majeure partie ; mais si le navire a pu être relevé et remis en état d'accomplir sa navigation, comment pourra-t-on dire qu'il y a dépossession ? (1)

Tel n'était pas, dans notre ancien droit, l'avis d'Emerigon (2), qui pensait qu'on doit s'attacher à la nature du sinistre, non à ses effets. Son opinion était combattue déjà par Valin (3) et Pothier. « Je crois, disait ce dernier, que la seule et véritable cause qui donne ouverture à la demande de toute la somme assurée, est la perte totale ou presque totale des effets assurés, qui arrive par quelque accident de force majeure, et que les pertes et dommages des parties ne sont qu'avaries qui ne donnent lieu qu'à la seconde espèce d'obligation. C'est pourquoi le naufrage,

(1) La jurisprudence de la Cour de Cassation est en sens contraire.

(2) Chap. XVII, sect. II, 85.

(3) Sur l'art. 46, liv. III, tit. 6.

l'échouement, ainsi que les autres espèces d'accidents de force majeure, mentionnés en cet article, n'y sont rapportés que parce que ce sont les causes les plus ordinaires de la perte totale ou presque totale ; les effets assurés ayant été sauvés en grande partie, il n'y a pas lieu à la demande de la somme assurée, et l'assuré ne peut demander qu'un dédommagement comme d'une simple avarie (1). »

### *Délaissement des facultés*

Le naufrage du navire donne-t-il lieu au délaissement des marchandises même non naufragées ?

La question était déjà vivement discutée sous l'empire de l'Ordonnance de 1681. Emerigon soutenait l'affirmative : à son sens, on ne devrait pas considérer si la marchandise a souffert une perte effective ou n'en a pas souffert ; dès qu'il y a sinistre majeur, l'action en délaissement est ouverte, tant pour le corps que pour les facultés ; il est, du reste, rare qu'une marchandise puisse échapper au naufrage sans avoir subi aucune altération ; dans tous les cas, il est besoin d'une règle générale qui prévienne le litige (2).

Pothier et Valin professaient l'opinion contraire. Valin constatait cependant que son système s'éloignait de la pratique alors suivie, et que les assureurs, en général, ne faisaient pas difficulté pour accepter le délaissement sans

<sup>2</sup>  
*Traité des assurances*, n° 11  
Chap. XVII, sect. II, § 5.

s'inquiéter de savoir quel avait été le sort des facultés chargées à bord du navire naufragé.

Le Code n'a pas mis fin à cette controverse; la jurisprudence de la Cour de Cassation a adopté la solution d'Emerigon : « Le droit de délaisser la marchandise, dit un arrêt du 20 janvier 1869 (1), acquis à l'assuré au moment où le navire sur lequel elle est chargée a fait naufrage, ne peut être rétroactivement affecté par les événements postérieurs. On ne pourrait, en effet, sans porter le trouble et l'incertitude dans les relations qui naissent du contrat d'assurance, obliger l'assuré à attendre indéfiniment le résultat toujours incertain des opérations du sauvetage. »

Cette opinion, à laquelle se sont ralliés nombre d'auteurs, se fonde non seulement sur le silence du Code qui n'impose aucune condition au délaissement pour cause de naufrage, et ne distingue pas entre le corps et les facultés, mais aussi sur l'article 381 qui, faisant une obligation à l'assuré de travailler au recouvrement des effets naufragés, « sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu », semble impliquer que le sauvetage, quelque considérable qu'il soit, ne peut avoir d'influence sur la faculté de délaisser qui appartient désormais à l'assuré, faculté qui, née du fait même du naufrage, subsistera quels que soient les événements ultérieurs.

S'il en était autrement, d'ailleurs, ajoute-t-on, si l'on exigeait, pour que le droit au délaissement puisse être

(1) D. 1869-1-363.

reconnu que la perte éprouvée par l'assuré du fait du naufrage s'élève, après tout sauvetage, aux trois quarts au moins de la valeur de sa chose, comment attendre de lui assez de désintéressement pour qu'il travaille avec toute l'énergie désirable à opérer un recouvrement qui le privera du plus enviable de ses droits ? (1)

Les assureurs seraient les premiers à souffrir de l'application d'une telle règle, et à se plaindre de son adoption. Qui, plus qu'eux, en effet, peut être intéressé à ce que le sauvetage soit abondant ? Plus grand sera le nombre et la valeur des effets arrachés à la mer, moins forte sera la perte et moins élevée sera la somme dont ils resteront à découvert.

Ce n'est pas là, croyons-nous, le sens qu'il convient de donner à l'article 381 : les mots « sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu », ne signifient pas que l'assuré soit investi d'un droit irrévocable de délaisser, mais bien seulement que sa participation au sauvetage, dont la loi lui fait une obligation, ne saurait permettre à

(1) L'arrêt de la Cour de Cassation cité plus haut, s'exprime à ce sujet, en ces termes : « Subordonner le délaissement aux opérations du sauvetage, ce  
\* serait placer le capitaine, mandataire des assurés, quelquefois assuré lui-  
« même, dans l'alternative de compromettre le délaissement en sauvant les  
« marchandises, ou de négliger le sauvetage pour conserver aux assurés la  
« faculté de délaisser ; c'est précisément en vue de concilier ces deux obliga-  
\* tions qui incombent au capitaine que l'article 381, lui impose le devoir de  
« travailler au sauvetage, « sans préjudice du délaissement à faire en temps  
« et lieu », disposition parfaitement claire et qui implique que les opérations  
« du sauvetage ne sauraient créer dans aucun cas une fin de non recevoir  
« contre l'exercice de la faculté de délaisser, »

l'assureur d'alléguer qu'il a, par sa conduite, renoncé à son droit éventuel au délaissement.

Ainsi que nous l'avons dit déjà, nous considérons qu'il est indispensable, pour que le délaissement puisse être valablement fait, non seulement que les choses même assurées aient été atteintes, mais encore que les effets du sinistre qui autorise ce droit extraordinaire, existent encore au moment où le délaissement devient définitif.

Or, comment pourra-t-on invoquer l'idée de dépossession causée par le naufrage alors que les marchandises n'ayant pas été atteintes par le naufrage demeurent entières entre les mains de l'assuré, ou si, naufragées, elles ont été recouvrées en presque totalité? La présomption légale de perte disparaît, sans aucun doute devant le fait certain du sauvetage.

L'argument que l'on a cherché à tirer du fait que le Code, au cas qui nous occupe, n'établit aucune distinction entre le corps et les facultés, ne saurait non plus nous arrêter : les diverses causes de délaissement établies par l'article 369 ne sont pas tellement étrangères les unes aux autres ni tellement différentes entre elles qu'on ne puisse déduire des règles formulées à l'occasion des unes, les règles qui doivent être appliquées aux autres ; elles forment chacune une espèce, souvent peu distincte de l'espèce voisine, du tout qu'est l'action extraordinaire de délaissement ; toutes dérivent de la même idée, et doivent être commandées par les mêmes principes.

Qu'importe, dès lors, que le législateur, dans une rédac-

tion vicieuse des textes du Code, ait négligé d'exprimer pour chaque cas particulier les mêmes préceptes ? Les articles 391 et suivants distinguent nettement au cas d'innavigabilité, entre le navire et les marchandises ; pourquoi n'appliquerait-on pas leurs dispositions aux cas de naufrage et d'échouement avec bris qui, par leur caractère même, offrent des analogies frappantes avec le cas d'innavigabilité pour fortune de mer ?

Le naufrage ne saurait donc, à notre sens, être considéré comme indivisible. La fausseté de la théorie de la jurisprudence apparaît encore plus frappante si l'on vient à supposer que, le navire naufragé n'étant pas assuré, les marchandises seules étaient couvertes par une assurance.

Il y a eu naufrage, dit-on, il doit donc y avoir faculté de délaisser ; les marchandises, un lot de diamants, par exemple, aisément transportables, ont pu être intégralement sauvées, qu'importe : le sinistre s'est produit, rien ne peut effacer ses conséquences juridiques. Et l'on se trouve alors en présence de cette situation singulière d'un assuré qui, bien qu'ayant en ses mains toutes ses marchandises, bien que disposant de tous les moyens de les faire parvenir à destination sans retard appréciable, se trouvera investi de la faculté de délaisser par le fait seul d'un accident survenu à une chose absolument étrangère à son assurance et duquel il n'est résulté pour lui qu'un préjudice *minime*.

Mais les assurés sur facultés, que le naufrage du navire autoriserait, par lui seul, à délaisser, ne manqueront pas d'user de leur droit dans toute sa rigueur chaque fois qu'il

pourra en résulter pour eux quelque avantage, soit que la valeur agréée, étant supérieure à la valeur réelle des marchandises, le paiement de la somme entière assurée leur procure un bénéfice immédiat et certain, soit que, s'apercevant que leur entreprise commerciale est compromise, ils préfèrent se débarrasser, sur les assureurs, de tout aléa, de tout souci de placement ou de vente !

Ce ne sont plus alors seulement des fortunes de mer, comme le prétend la loi, que seront tenus les assureurs ; ils devront répondre aussi de tous les risques quelconques de la spéculation entreprise par l'assuré, et auxquels les événements de la navigation sont demeurés complètement étrangers ! Un tel résultat est inadmissible.

Tel est si bien l'esprit de la loi que le projet de révision de 1867 avait condamné la théorie de la jurisprudence, et décidait dans son article 388 que le délaissement des marchandises ne pourrait avoir lieu, à moins de perte des trois quarts au moins, que si elles n'avaient pu être rechargées dans le délai de un mois pour être conduites au lieu de destination. L'indisponibilité dont étaient frappées les marchandises par suite du défaut de moyens de transport, devant être assimilée ainsi, à l'égard de l'assuré, à une dépossession réelle.

#### 4<sup>o</sup>. — **Echouement avec bris**

L'échouement est l'action d'un navire qui touche un bas-fond, un rocher, un écueil, le rivage, et s'arrête faute d'une

quantité d'eau suffisante pour être maintenu à flot (1).

L'échouement peut être dû à des causes diverses : il peut être forcé, c'est-à-dire être occasionné par la violence du vent ou des vagues qui ont entraîné le navire sans résistance possible ; il peut être, au contraire, volontaire, c'est-à-dire être l'effet de la volonté réfléchie du capitaine qui a jeté son navire à la côte pour éviter un désastre plus grand, naufrage, capture ou autre.

Il peut être dû, enfin, à une faute, à la négligence ou à l'impéritie du capitaine (2).

Quelle que soit la cause qui ait amené ce sinistre, il y a lieu de distinguer suivant les conséquences produites par lui : il peut y avoir, en effet, *échouement simple*, c'est-à-dire seulement enlèvement du navire, qui, bien que conservant intactes toutes ses parties, ne peut plus se mouvoir parce qu'il est pris entre deux rochers, ou enfoncé dans un banc de sable. A l'échouement simple, au contraire, peut se joindre le *bris*, c'est-à-dire la fracture d'une partie quelconque du bâtiment par suite du choc reçu, de la violence des vagues, etc...

L'Ordonnance de 1681 faisait de l'échouement et du bris deux causes bien distinctes de délaissement ; aussi les tribunaux de Provence accordaient-ils à l'assuré la faculté de délaisser par cela seul qu'il y avait eu échouement, bien

(1) Lyon-Caen et Renault, *Précis*, VI, n°.

(2) Il va sans dire que, dans ce dernier cas, l'assureur ne pourra être tenu de la réparation du dommage causé qu'autant qu'il répond de la baraterie du patron.

que le navire ait pu être remis à flot, et qu'il fût parvenu à sa destination. Ils n'exigeaient qu'une seule condition, c'est que le bâtiment eut été relevé à l'aide de quelque secours emprunté, et non par les seules forces de son équipage.

Valin combattait cette jurisprudence : « Que le naufrage ou l'échouement avec bris, disait-il (1), puissent autoriser sur-le-champ l'abandon du navire, cela n'est pas douteux ; mais en simple échouement sans bris, ce sera autre chose, si le navire peut être relevé, radoubé et conduit à sa destination. C'est donc un fait à vérifier pour décider de la validité ou de l'inutilité de l'abandon fait aux assureurs. »

La Déclaration du 17 août 1779 vint consacrer cette opinion en établissant, dans son article 5, que « ne pourront, les assurés, être admis à faire le délaissement du navire qui aura échoué, si ledit navire, relevé soit par les forces de l'équipage, soit par des secours empruntés, continue sa route jusqu'au lieu de sa destination, sauf à eux à se pourvoir, ainsi qu'il appartiendra tant pour les frais dudit échouement que pour les avaries soit du navire, soit des marchandises. »

Le Code de Commerce, à son tour, a adopté les principes de la Déclaration de 1779 en décidant que l'échouement ne constituerait un sinistre majeur que lorsqu'il serait accompagné ou suivi de bris.

Mais que devons-nous entendre, dans le langage de

(1) II, p. 102.

l'article 369 par le mot *bris*, dont le Code a omis de nous donner aucune définition ?

Emerigon (1) distinguait, suivant leurs effets, le *bris partiel* du *bris absolu*; il y a *bris absolu*, disait-il, lorsque le navire, donnant sur un écueil, se brise, s'anéantit, et devient la proie des flots; les débris peuvent être sauvés, mais le vaisseau n'existe plus. Il y a *bris partiel* lorsque le navire reçoit une voie d'eau par le heurt contre un corps étranger.

Ces deux définitions ne nous semblent pas devoir être retenues : d'une part, en effet, le *bris absolu* d'Emerigon se confond de telle sorte avec le naufrage qu'il serait impossible d'établir une distinction quelconque entre ces deux sinistres. Or, il est bien certain que le Code a voulu les différencier nettement, et considérer ici un sinistre de moindre importance.

D'autre part, la définition que donne l'éminent jurisconsulte du *bris partiel*, est tellement étroite qu'elle ne peut s'entendre que d'une espèce d'avarie tout à fait particulière.

Cependant les auteurs et la jurisprudence ont conservé ces expressions, et de nos jours encore on distingue, assez improprement, du reste, entre le *bris partiel* et le *bris absolu*, celui-ci consistant dans la rupture d'une ou de plusieurs des parties essentielles du navire, sans lesquelles

(1) Ch. XII, sect. XII, § 1.

il est absolument impossible qu'il continue à naviguer (1). celui-là n'ayant occasionné que des fractures de moindre importance, et qui n'empêchent nullement le bâtiment de tenir la mer avec sécurité.

Le bris absolu seul serait de nature à autoriser le délaissement.

C'est donc au juge du fait qu'il appartiendra d'apprécier si la fracture subie par le navire est assez grave pour constituer le sinistre majeur (2). Il est à remarquer, du reste, qu'aucune règle n'exige que l'échouement et le bris aient été simultanés; il suffit que celui-ci ait été la conséquence de celui-là.

L'échouement accompagné ou suivi de bris absolu, quelles que soient les conséquences qu'il entraîne au point de vue de l'innavigabilité, au moins provisoire, du navire suffira-t-il pour ouvrir la faculté de délaissement ?

Certains auteurs le pensent, de même qu'ils admettent que le fait matériel du naufrage ou l'arrivée d'un sinistre majeur quelconque suffit à permettre de façon irrévocable à l'assuré de réclamer le paiement du montant de son assurance. « La réunion des deux circonstances : l'échoue-

(1) Jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 5 août 1870, confirmé par la Cour d'Aix le 21 avril 1871. — *Jurisp. comm. et marit. de Marseille*, 70-1-28 et 72-1-48.

(2) Lorsqu'il s'agit de navires à vapeur, la rupture des machines ne peut autoriser le délaissement qu'au cas seulement où le navire ne possède pas une voilure suffisante pour lui permettre de naviguer sans ses machines. *Sic* : Boistel, *Précis*, n° 1492. Séguis, Alauzet, *Commentaire du Code de Commerce*, V, n° 2181.

mient du navire et le bris d'une de ses parties essentielles, dit M. Lemonnier (1), mettant un obstacle subit à la continuation du voyage, constitue le sinistre prévu par l'article 369 sous le nom d'échouement avec bris, et fait naître, par conséquent, le droit de délaisser ; on ne doit pas s'occuper du sort ultérieur du navire. »

L'argumentation que l'on propose est sensiblement la même que celle que nous avons exposée, et, croyons-nous, réfutée, au cas de naufrage. Nous n'y reviendrons donc pas.

Mais on s'appuie de plus sur l'opinion des anciens juriconsultes qui, précisément, distinguaient entre l'échouement simple et l'échouement suivi de bris, en ce que ce dernier permettait dans tous les cas le délaissement, tandis que le premier ne l'autorisait qu'au cas où le navire ne pouvait être relevé.

Aujourd'hui donc comme autrefois, conclut-on, que le navire puisse ou non être remis à flot, qu'il puisse ou non être conduit à destination, l'échouement avec bris n'en existe pas moins, et demeure un sinistre majeur autorisant par lui seul la faculté de délaisser (2).

Nous ne pouvons partager cette opinion : qu'importe en effet le bris absolu si le navire peut être aisément réparé ? La Déclaration de 1779, du reste, excluait le délaissement

(1) II, p. 371.

(2) On ne va pas cependant jusqu'à contester au juge le droit d'opposer une fin de non recevoir à la demande de délaissement de l'assuré en raison de la facilité du renflouement du bâtiment échoué.

dans de semblables circonstances ; selon nous, des motifs identiques à ceux qui l'avaient amené à édicter cette prohibition, militent en faveur de l'application des mêmes règles, au cas d'échouement avec bris, sous l'empire de l'article 369. Rien n'indique que le Code ait repoussé cette solution.

Mais, nous réplique-t-on, c'est alors confondre entre eux plusieurs cas de délaissement, que le législateur de 1807 a nettement séparés : à quoi bon parler de naufrage et d'échouement à côté de l'innavigabilité causée par fortune de mer et de la perte ou détérioration des trois quarts, si l'on exige, pour qu'un navire naufragé ou échoué puisse être délaissé, qu'il soit atteint d'innavigabilité, perdu ou détérioré des trois quarts au moins de sa valeur ?

Il est des cas de délaissement, nous l'avons dit déjà, qui rentrent à la fois dans plusieurs dispositions de l'article 369. Si le législateur a compris, dans son énumération, l'innavigabilité, c'est pour indiquer qu'il pourrait y avoir lieu de délaissé lorsque le navire deviendrait innavigable par fortune de mer, alors même qu'il ne se serait produit ni naufrage, ni échouement ; et s'il a mentionné la perte des trois quarts, c'est qu'il a considéré qu'en dehors des cas de sinistre prévus par lui, les choses assurées pouvaient périr ou être avariées de façon telle, qu'elles devenaient inutilisables pour leur propriétaire, et devaient être réputées perdues pour lui.

En permettant le délaissement pour cause de naufrage ou d'échouement, le législateur n'a cependant pas fait

œuvre inutile : il a voulu permettre ainsi à l'assuré de toucher la somme assurée entière, sans être obligé d'attendre les résultats d'une tentative hasardeuse de renflouement, et sans être dans l'obligation de prouver soit l'innavigabilité, soit la perte ou détérioration des trois quarts.

C'est au juge qu'il appartiendra d'apprécier si le bris est tel que le navire ne puisse être relevé et conduit à destination ; afin d'éclairer son opinion à ce sujet, il pourra ordonner aux assureurs de mettre le bâtiment à flot dans un délai déterminé. Faute par eux de remplir cette obligation, le délaissement sera alors admis.

#### *Délaissement des facultés*

L'échouement avec bris autorise-t-il par lui-même le délaissement des marchandises ? Nous ne le pensons pas. La question est, du reste, la même qu'au cas de délaissement des facultés pour cause de naufrage ; nous renvoyons donc aux développements que nous avons donnés plus haut.

L'article 381 soumet l'assuré, au cas d'échouement, comme au cas de naufrage, à l'obligation de travailler au recouvrement des effets perdus ; si l'assuré ne se soumettait pas à cette obligation, sa négligence pourrait le faire condamner à des dommages-intérêts envers l'assureur.

L'article ajoute : « Sur une affirmation, les frais de recouvrement lui seront alloués, jusqu'à concurrence des effets recouvrés ». Rien de plus équitable que cette disposition : l'assuré, en concourant aux opérations du sauvetage, contribue à diminuer la perte que le sinistre fait

éprouver à l'assureur. Plus important, en effet, sera le sauvetage, moins grande sera sa responsabilité pécuniaire ; il est donc légitime de lui faire supporter les frais nécessités par le recouvrement ; et, comme il sera malaisé, pour ne pas dire impossible, souvent, de faire la preuve des dépenses effectuées à cette occasion, l'assuré en sera cru sur sa seule affirmation ; mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur des effets recouvrés, car il serait injuste de faire supporter à l'assureur le poids des dépenses inutiles ou des fautes qui ont pu être commises par l'assuré.

Si cependant celui-ci avait travaillé au sauvetage sur l'ordre spécial de l'assureur, il ne fait pas de doute qu'il pourrait réclamer le remboursement de ses avances *in infinitum*, quelle que soit du reste la valeur des objets recouvrés, serait-elle nulle. Il en serait de même si l'assuré ne coopérait aux opérations du sauvetage que postérieurement au délaissement, car alors il agirait pleinement pour le compte de l'assureur.

### 5<sup>e</sup> — **Innavigabilité par fortune de mer**

L'innavigabilité est, de tous les cas de délaissement énumérés par l'article 369, la perte ou détérioration des trois quarts exceptée, celui dont le domaine est le plus étendu ; elle peut résulter, en effet, non seulement d'un échouement, comme pourrait le faire croire le texte de l'article 389 qui ne parle que du *navire échoué*, mais encore d'un abordage, d'un incendie et, en général, de tout accident occasionné par fortune de mer, qui atteindra le na-

vire dans ses parties essentielles, et le rendra tellement irréparable qu'il ne pourra plus ni subsister, ni remplir l'objet de sa destination.

Cette cause de délaissement ne figurait pas dans l'Ordonnance de 1681 ; cependant la jurisprudence tendait déjà à l'assimiler au naufrage et à l'échouement. De son côté, la doctrine inclinait dans le même sens : Valin disait : « *Quid juris*, si, dans le lieu où le navire a abordé ou échoué, le capitaine ne peut le faire radoubé ? Est-ce le cas de l'abandon aux assureurs et aux prêteurs à la grosse ? Si dans cet endroit ou dans le voisinage il n'y a ni matériaux ni ouvriers pour le radoubé, ce n'est pas douteux : c'est une suite nécessaire des fortunes de mer dont les uns et les autres doivent répondre. Si, au contraire, il y a, dans le lieu, de quoi radoubé le navire, et que le radoub ne manque qu'à cause que le capitaine ne peut trouver aucun crédit soit par emprunt à la grosse, ou tout autrement, c'est là la difficulté » (1). Et le jurisconsulte pensait que ce second cas, tout comme le premier, devrait donner lieu à délaissement.

La Déclaration du 17 août 1779 vint combler la lacune de l'Ordonnance : « Dans le cas où le navire, disait l'article 4 de la Déclaration, par fortune de mer, aurait été mis hors d'état de continuer sa navigation, et aurait été condamné en conséquence, les assurés pourront faire délaissement à leurs assureurs du corps et quille, agrès et appa-

(1) Sur l'art. 44, du titre des assurances.

raux dudit navire, en se conformant aux dispositions de l'Ordonnance du mois d'août 1681 sur les délaissements.

« Ne seront toutefois, les assurés, admis à faire ledit délaissement qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire ordonnés par les articles 1 et 3 de la présente Déclaration. »

Le Code de 1807 a fait définitivement figurer, dans l'article 369 l'innavigabilité par fortune de mer au nombre des sinistres majeurs, et, dans l'article 389 et suivants, il a développé les conditions d'application de cette cause de délaissement.

L'état d'innavigabilité d'un navire peut être occasionné par des causes très diverses ; il se peut que la nature des avaries dont est atteint le bâtiment, ou les conditions dans lesquelles il est échoué (1), rendent impossible toute réparation ou tout renflouement ; il se peut, d'autre part, que, bien que n'ayant souffert que de blessures légères, aisément réparables, mais qui l'empêchent momentanément de tenir la mer, il ne puisse être radoubé faute de main-d'œuvre, de matériaux ou de ressources pécuniaires.

(1) « Dans les pays qui ont des plages basses, dit M. de Courcy, sans ceinture de falaise, il arrive parfois qu'un ras de marée, un soulèvement extraordinaire de la mer, entraîne un navire à une grande distance dans l'intérieur des terres, et l'y dépose en se retirant. Le navire peut être sans avaries, mollement couché, ou même droit sur son lit fangeux. Il est bien clair qu'il ne peut pas naviguer. — Dès lors qu'une force majeure l'empêche de naviguer, le délaissement est de droit. On se moquerait avec raison des assureurs qui demanderaient de creuser un canal de plusieurs lieues ou d'attendre qu'un nouveau ras de marée vint remettre à flots le navire ». De Courcy. *Ques. de dr. marit.*, 2<sup>e</sup> série, p. 345.

Aussi les auteurs, et la jurisprudence avec eux, ont-ils coutume de distinguer suivant leurs causes, entre *l'innavigabilité absolue ou intrinsèque*, résultant de l'état même du navire, et *l'innavigabilité relative ou extrinsèque*, conséquence de l'impossibilité de procéder aux réparations indispensables ; toutes les deux produisant du reste, lorsqu'elles sont reconnues, les mêmes effets au point de vue du délaissement.

### *Innavigabilité absolue*

Quand pourra-t-on dire qu'un navire est en état d'innavigabilité absolue ?

La réponse à cette question nous est dictée par l'application des principes que nous venons d'émettre : Toutes les fois qu'ayant été avarié par fortune de mer, il ne pourra être remis en état de naviguer, et quelles que soient les difficultés que présentent les réparations à effectuer.

Mais, comme le fait très justement observer M. Boistel (1), il est toujours possible de remettre complètement à neuf un bâtiment, quelque abîmé qu'il soit : ce n'est qu'une question de temps et d'argent.

Il est bien évident que telle n'est pas la portée qui doit être donnée à notre règle : qui pourrait soutenir, en effet, qu'il y a lieu de remettre à flots un navire que les accidents de mer ont mis dans un tel état de délabrement et de dislocation qu'on devrait procéder à une véritable reconstruction ? La doctrine et la jurisprudence sont una-

(1) *Précis*, n° 1403.

nimes à reconnaître que les réparations à effectuer devront être tenues pour impossibles toutes les fois qu'elles exigeraient autant de temps et peut-être plus de dépenses qu'il ne serait nécessaire pour construire un bâtiment nouveau (1).

Toutefois, remarquons, à ce sujet, une légère divergence entre les auteurs : suivant M. Laurin (2), cette proposition sera vraie dans tous les cas toutes les fois que le prix des travaux excédera, ou tout au moins atteindra le montant de la valeur qu'aurait le navire une fois réparé, il n'y aura pas lieu de les entreprendre, et l'assuré pourra faire le délaissement.

MM. Lyon-Caen et Renault (3), avec la majorité, pensent qu'il convient de faire une restriction et de n'admettre, dans ce cas, l'innavigabilité qu'autant que l'élévation des dépenses ne tient pas à des circonstances extérieures et purement fortuites, telles que l'augmentation de la main-d'œuvre ou la cherté des matériaux dans le lieu où se

(1) Cassation, 5 juillet 1848 (D. 52-1-114). Les tribunaux déclarent parfois excessives les dépenses s'élevant aux trois quarts de la valeur du bâtiment. Mais ce n'est pas là une règle légale, et le délaissement pourrait être admis bien que les dépenses n'atteignent pas les trois quarts; on le repousse bien qu'elles soient supérieures. « Il n'est pas bon, dit M. de Courcy, qu'un accident dont les conséquences peuvent entraîner des dépenses approchant des trois quarts de la somme assurée, laissent l'armateur sans recours; c'est mettre la probité des assurés, celle surtout des capitaines intéressés dans la propriété du navire à de trop périlleuses épreuves. Comment attendre du capitaine qui se sentira obéré, ruiné par une réparation sans recours, sauvé au contraire par un abandon en mer ou dans le port de relâche, d'énergiques efforts pour étancher la voie d'eau, stimuler son équipage au travail des pompes, relever le navire échoué... etc. » *Commentaire des Polices fr.*, p. 120.

(2) IV, p. 115.

(3) *Précis*, II, 265.

trouve le navire. L'innavigabilité absolue, en effet, ne doit résulter que de l'état intrinsèque du bâtiment.

Toutes les fois donc que le navire pourra être relevé, ou, tout au moins, n'exigera pas une somme de réparation hors de proportion avec sa valeur, il n'y aura pas innavigabilité absolue, et cela, alors même qu'aucune réparation n'aurait été faite. La négligence ou la maladresse des assurés ne saurait en effet modifier leur situation vis-à-vis des assureurs : c'est ainsi qu'on devrait refuser le délaissement au cas où le capitaine ayant abandonné son navire après d'inutiles efforts pour le relever, les assureurs seraient parvenus plus tard à le renflouer.

Cependant la jurisprudence tend à valider le délaissement fait par l'assuré qui, de bonne foi, a vendu un navire après expertises régulières constatant l'impossibilité de le réparer, alors même que les acheteurs ont réussi à le remettre à flots (1).

Cette solution est justement contestée : comme le dit avec raison M. Desjardins, les conclusions d'une expertise peuvent être combattues par tous les modes de preuves ; or, pour qu'il y ait innavigabilité absolue, il faut que le navire ne soit pas matériellement réparable ; ce qui prouve bien qu'il ne remplissait pas cette condition, c'est qu'il a été réparé : « On comprend qu'un navire échoué puisse être relevé, on ne saurait concevoir que des réparations

(1) Tribu. de Commerce de Marseille, 10 avril 1876; *J. de Mars*, 76-1-147.

tions soient à la fois possibles et impossibles ! » (1).

Toutefois la situation de l'assuré ne pourrait sans de très graves inconvénients rester trop longtemps indéfinie ; il ne faut pas que, sous le prétexte de renflouement possible, les assureurs puissent ajourner indéfiniment le règlement de l'assurance. Aussi, s'ils veulent entreprendre de relever le navire, reconnaît-on au juge le droit de leur imposer un délai passé lequel le renflouement sera réputé impossible, et le délaissement admis.

D'autre part, le navire une fois radoubé doit être en état de tenir la mer comme avant le sinistre, de recharger ses marchandises, et, en un mot, d'accomplir sa destination. S'il en était autrement, si le navire devait être ramené au port de retour, à quoi serviraient les réparations effectuées ? La situation de l'assuré n'en resterait pas moins la même, et le dommage, pour lui, serait identique.

### *Innavigabilité relative*

Mais le capitaine dont le navire est atteint d'avaries, mêmes réparables, mais qui néanmoins l'empêchent de naviguer ou ne lui permettent plus de tenir la mer avec sécurité, ne peut souvent pas choisir le port où il ira s'abriter ; il sera contraint par force majeure de gagner le refuge le plus proche (2). Peut-être n'y trouvera-t-il pas les

(1) Desjardins. *Traité de droit comm.*, VII, n° 1545.

(2) On lit, en effet, dans un arrêt de la Cour d'Aix du 7 avril 1876 : «... Attendu que l'innavigabilité résulte de l'impossibilité où s'est trouvé le capitaine de faire réparer son navire à Bissao, faute de forgeron, et surtout de matériel ; que cette impossibilité est certaine... ; attendu que les assureurs ont soutenu

moyens nécessaires pour réparer ses avaries : la main-d'œuvre fera défaut ou bien il ne pourra se procurer les matériaux ni les outils nécessaires ; l'innavigabilité résultera alors, non plus de l'état même du navire puisqu'il n'est pas matériellement irréparable, mais bien des circonstances extrinsèques qui empêchent de le radoub : elle ne sera plus absolue, elle ne sera que relative.

L'innavigabilité relative peut, en outre, résulter d'une troisième cause : elle peut encore, en effet, être occasionnée par la pénurie de fonds dans laquelle se trouve le capitaine, qui, bien qu'ayant sous la main et les outils et les matériaux et les ouvriers qui lui seraient nécessaires, ne peut, cependant, procéder au radoub de son navire, faute d'être en mesure de faire face aux dépenses qu'il exigerait.

Toutefois, la simple affirmation du capitaine qu'il n'avait pas d'argent, et qu'il n'a pu s'en procurer ne pourrait suffire ; il faudrait que la preuve fut faite de l'impossibilité absolue dans laquelle il était de trouver, dans le lieu où il a été contraint de relâcher, les fonds ou le crédit qui lui étaient indispensables ; à moins cependant qu'il ne prouve d'autre part que les conditions de l'emprunt qui lui était

encore que le capitaine aurait dû relever pour un port voisin, que ce reproche suppose l'impossibilité des réparations à Bissao, mais que le capitaine aurait pu commettre une imprudence en quittance un port pour s'aventurer en mer avec un gouvernail de fortune, qu'il n'y avait pas de remorqueur pour conduire le navire dans un autre port, que le capitaine n'est pas tenu de courir des risques exceptionnels dans le but de prévenir une déclaration d'innavigabilité... » (*Gaz. des Trib.*, 25 octobre 1876).

offert étaient trop onéreuses pour qu'il puisse le contracter (1).

De nos jours, du reste, grâce aux facilités et à la rapidité des communications, ce cas est devenu plus rare : « Le capitaine, dit M. de Courcy (2), n'aura qu'à faire connaître ses besoins par une dépêche ; il sera facile de lui ouvrir un crédit par la même voie, souvent facile de lui envoyer, en quelques jours ou en quelques semaines, par un bateau à vapeur, la pièce de bois ou de machine qu'il ne trouve pas au port de relâche ; voilà des causes d'innavigabilité relative, jadis très fréquentes, qui disparaissent. »

Mais il peut arriver qu'au moment où le capitaine réclame ainsi, à l'improviste, des fonds à son armateur, celui-ci ne soit pas en mesure de lui en envoyer et ne puisse, à son tour, trouver ni l'argent, ni le crédit nécessaire. Pourra-t-on dire, alors, qu'il y a également innavigabilité relative ?

Non, répond M. de Courcy, et nous ne sommes pas éloignés de partager son opinion, car il ne nous semble pas possible que le fait propre de l'assuré puisse changer en cause de délaissement une simple avarie.

Pour la même raison, nous donnerions une solution identique, contrairement à l'opinion de M. Lemonnier (3),

(1) Mais, dans ce cas même, l'innavigabilité pourrait n'être pas admise, s'il était reconnu que le propriétaire du bâtiment eut dû prévoir le manque de fonds, et faire le nécessaire pour empêcher cette situation de se produire.

(2) *Questions de droit maritime*, 2<sup>e</sup> série, p. 348.

(3) Suivant M. Lemonnier : « l'assuré, qui fait toujours réparer le navire au nom et pour le compte des assureurs, agit en qualité de mandataire, et

au cas où l'assuré prétendrait délaisser pour cause d'innavigabilité relative causée par le manque de fonds nécessaires pour réparer son navire, alors que le capitaine avait sous la main des valeurs disponibles (1). Dans cette hypothèse, en effet, non seulement l'innavigabilité résulterait du fait de l'assuré, mais encore de son fait volontaire. « De bonne foi, dit à ce sujet M. de Courcy, si ce navire n'était pas assuré, que feriez-vous ? Ce que font tous les armateurs non assurés, vous auriez un fond de roulement, vous emploieriez votre crédit. Il ne dépend pas de vous de convertir en fortune de mer un acte de votre libre volonté (2). »

Nous ne pouvons songer à passer en revue toutes les espèces qui peuvent se présenter, et dans lesquelles il peut y avoir doute sur le point de savoir si l'innavigabilité existe ou n'existe pas. Nous avons indiqué les conditions essentielles où le navire doit se trouver pour qu'il puisse être réputé en état d'innavigabilité, soit absolue, soit relative ; dans chaque cas particulier, il y a une question d'appréciation des faits, qui appartient souverainement au juge.

Nous devons, cependant, observer que la ligne de démarcation que nous avons tracée entre les deux sortes d'innavigabilité, absolue ou relative, n'est pas aussi nettement établie que nous avons paru le dire ; dans bien des

rien ne l'oblige à employer une portion quelconque de sa fortune de terre pour l'exécution de son mandat. » — II, n° 168.

(1) Trib. de Commerce de Bordeaux. 20 janvier 1840. *Mém. de jurispr. marit. de Bordeaux*, t. VII, 1, 49.

(2) *Question de droit marit.*, 2<sup>e</sup> série, p. 348.

cas, il pourra y avoir doute. C'est ainsi que, dans l'hypothèse, que nous avons rapportée plus haut, alors que le coût des réparations à effectuer au navire pour le remettre en état de tenir la mer est hors de proportion avec sa valeur, ou que le temps nécessaire au radoub doit être aussi considérable que pour une construction nouvelle, l'innavigabilité est considérée tantôt comme relative, tantôt comme absolue. Suivant les circonstances, les tribunaux décideront (1).

### *Justifications à faire par l'assuré*

La Déclaration du 17 août 1779 exigeait, pour que le délaissement puisse être fait pour cause d'innavigabilité, que le navire ait été *condamné*. Le Code de 1807 n'a pas reproduit cette disposition ; l'article 390 parle seulement d'une *Déclaration* dont il omet, du reste, d'indiquer la forme et les effets.

L'affirmation de l'assuré que son navire est hors d'état de tenir la mer ou d'être réparé pour quelque motif que ce soit, ne saurait cependant suffire.

En règle générale, on admet que les tribunaux de com-

(1) Cependant, un arrêt de la Cour de Cassation du 14 juin 1832, semble déclarer catégoriquement qu'il y a toujours innavigabilité absolue dans cette hypothèse : « Considérant, lit-on dans cet arrêt, que l'arrêt attaqué déclare qu'à la suite d'un ouragan violent, le *Harponneur* a été réduit à un état d'innavigabilité sinon absolue, au moins relative résultant de ce qu'il aurait fallu plus de temps et de dépense pour le réparer que pour en construire un neuf ; que ce genre d'innavigabilité a, de tout temps, été assimilé à l'innavigabilité absolue, et donné lieu, comme celle-ci, au délaissement ; que ce principe est reconnu par tous les jurisconsultes qui ont écrit sur la matière, et qu'il n'existe, dans le Code de Commerce, aucune disposition contraire... »

merce français, devant lesquels les assurés poursuivent contre les assureurs la validité du délaissement, ont seuls capacité pour se prononcer définitivement sur l'existence et le caractère de l'innavigabilité ; les juges ne seraient nullement liés par le jugement rendu par le tribunal du lieu du sinistre, et reconnaissent, d'après les dires des experts, l'irréparabilité du navire ; à plus forte raison, on ne pourrait donner plus d'autorité aux déclarations émancées des commissaires de marine, en France, des consuls français, ou des autorités locales compétentes, à l'étranger. Les décisions de ces agents, en effet, ont un caractère purement administratif, et ne peuvent avoir pour effet de dépouiller les tribunaux français du droit de se prononcer sur le fond en toute liberté (1).

Les juges chargés de statuer sur la recevabilité de la demande des assurés pourront donc trouver dans ces jugements ou déclarations des éléments de décision, mais ils seront toujours libres de passer outre à leurs conclusions,

(1) *Sic.* Cassation, 6 août 1821. D. A. 2,42. Cet arrêt, confirmant, par rejet de pourvois un arrêt de la Cour de Bordeaux du 7 janvier 1820, dit : « Vu la loi du 13 août 1791, relative à la police de la navigation et des ports de commerce ; attendu que l'Assemblée nationale, en prononçant la suppression des tribunaux d'amirauté, a introduit une nouvelle législation en matière de commerce maritime ; qu'en effet, après avoir distingué la partie administrative de la partie litigieuse, qui avant leur suppression étaient l'une et l'autre privativement dans les attributions des tribunaux de l'amirauté, elle a confié la police et la surveillance des ports aux commissaires de la marine... ; que, quant à la partie litigieuse et aux intérêts privés, les articles 1 et 8 du titre I, de la loi du 13 août 1791, attribuent spécialement aux tribunaux de commerce, dans l'étendue de leurs districts, la connaissance de toutes les affaires de terre et de mer, en matière civile ; que l'art. 8, notamment, soumet à leur juridiction les règlements d'avaries, et les autres demandes et actions civiles des intéressés aux navires et aux marchandises... »

et d'apprécier les faits qui leur sont exposés dans la plénitude de leur pouvoir.

L'assureur ne répondant que des fortunes de mer, l'assuré sera-t-il obligé de prouver que les avaries qui ont occasionné l'innavigabilité de son navire ne sont point la conséquence d'un vice propre ?

L'article 4 de la Déclaration du 7 août 1779, que nous avons cité plus haut, décidait que « ne seront, toutefois, les assurés admis à faire ledit délaissement qu'en représentant les procès-verbaux de visite du navire, ordonnés par les articles 1 et 3 de la présente Déclaration (1). »

Emerigon pensait que ce texte établissait deux prescriptions bien distinctes : l'une contre les assurés qui ne se soumettaient pas aux règles de la déclaration et ne représentaient pas les procès-verbaux de visite ; le navire était alors réputé en mauvais état au moment de son départ, et ses avaries provenir de vices propres dont les assureurs ne pouvaient être tenus ; cette présomption était *juris et de jure*, c'est-à-dire n'autorisait pas la preuve du contraire.

L'autre contre les assureurs, lorsque, les procès-verbaux de visite étant représentés, le navire devait être considéré comme en bon état au moment du départ, et ne devoir l'innavigabilité dont il a été atteint au cours du voyage

(1) Les articles 1 et 3 de la Déclaration du 7 août 1779, exigeaient que les navires marchands, avant de partir du lieu où ils avaient été armés, fussent visités par des gens experts qui vérifiaient leur bon état de navigation. Ces navires devaient remplir les mêmes formalités avant de prendre leur chargement de retour, afin de faire constater la nature et l'origine des avaries survenues en cours de route.

qu'aux fortunes de mer dont répondent les assureurs ; mais cette seconde présomption était purement légale, et pouvait être combattue par la preuve du contraire.

Nous ne trouvons, dans le Code de 1807, aucune disposition analogue à celle de l'article 4 de la Déclaration ; il ne peut donc plus être question aujourd'hui de présomption *juris et de jure* en faveur de qui que ce soit.

On admet, cependant, en général, que la représentation du certificat constatant la visite subie par le navire avant son départ, conformément à l'article 225, établit en faveur de l'assuré la présomption que les avaries survenues en cours de route sont le résultat d'événements de force majeure, tandis que le défaut de visite établirait la présomption contraire en faveur de l'assureur. Tout le monde s'accorde à reconnaître, du reste, que ces deux présomptions sont purement légales, susceptibles d'être détruites par une preuve contraire positive ; le juge appréciera souverainement si cette preuve a pu être faite.

Mais trois cas peuvent se présenter : ou bien l'innavigabilité résultera du vice propre du navire, ou bien elle aura été occasionnée par fortune de mer, ou bien elle sera la conséquence à la fois du vice propre et des événements de la navigation.

Il est bien évident qu'au premier cas l'assureur doit être déchargé de toute responsabilité, à moins toutefois qu'il ne soit prouvé qu'ayant assuré un navire vieux, et qu'il savait tel, il a implicitement renoncé au droit de se préva-

loir de son peu de résistance. Au second cas, pas de doute non plus : l'assureur devra subir le délaissement.

La troisième hypothèse peut présenter plus de difficultés. Il s'agira, en effet, d'établir quelle est la part qui revient aux vices propres, et quelle est celle des fortunes de mer dans les avaries subies par le bâtiment. Le juge pourra, suivant les hypothèses, ou débouter l'assuré de sa prétention de délaisser, ou condamner pleinement l'assureur en faisant abstraction du vice propre, s'il est démontré que le navire n'eut pas été moins gravement atteint par le sinistre s'il eut été en parfait état ; le juge pourra enfin considérer que l'innavigabilité résulte tant du peu de résistance du navire que des événements de la navigation, et répartir la perte entre l'assureur et l'assuré.

#### *Délaissement des facultés*

Le Code de Commerce, ainsi que nous l'avons dit plus haut, déjà distingue très nettement quant aux effets produits par l'innavigabilité, entre le navire et le chargement (articles 390 et suivants).

Tandis que l'arrivée du sinistre, dûment établie, suffit seule pour ouvrir au profit de l'assuré sur corps le droit immédiat et irrévocable de délaisser son navire, le chargeur devra attendre, pour pouvoir effectuer le délaissement des marchandises chargées sur le bâtiment devenu innavigable, l'expiration des délais fixés par l'article 387. Que lui importe, en effet, à lui, que le navire ait été atteint d'avaries plus ou moins graves si ses marchandises arri-

vent quand même, en temps voulu et en bon état, à leur destination ?

Ce n'est qu'à la longue, au cas où l'innavigabilité du bâtiment entraînerait l'indisponibilité du chargement, faute de pouvoir trouver un autre transport pour lui faire continuer sa route, que naîtra le dommage, plus considérable au fur et à mesure du temps écoulé (1).

Les délais, à l'expiration desquels l'assuré est considéré par la loi comme ayant subi un préjudice assez important pour justifier le délaissement, sont les mêmes que ceux fixés au cas d'arrêt de puissance ; l'article 394 nous renvoie, en effet, à l'article 387, et cette solution est toute naturelle, étant donné l'analogie très grande qui existe entre la situation du chargeur dont les marchandises sont arrêtées par l'ordre d'un gouvernement quelconque, et celle de l'assuré dont le chargement est retenu dans un lieu autre que le port de destination par suite de l'innavigabilité du navire qui le transportait.

L'article 390, appliquant la règle générale posée par l'article 374, décide que « si le navire a été *déclaré innavigable*, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception. »

L'expression *déclaré innavigable* est inutile : c'est une

(1) Mais le simple retard, même dépassant les limites fixées par l'article 387, occasionné par les réparations à faire au navire dont les avaries ne sont pas assez graves pour entraîner l'innavigabilité, ne pourrait occasionner le délaissement. Le Code, en effet, n'accorde ce droit que pour privation de moyens de transport, non pour fait de suspension de voyage. — De Valroger, 2. IV, n° 1961.

réminiscence du texte de la Déclaration de 1779 qui exigeait, nous l'avons dit, que le navire fût *condamné* pour que le délaissement puisse être fait. Tout le monde est d'accord sur ce point que la formalité de la déclaration d'innavigabilité est aujourd'hui sans aucune influence sur le délaissement, tant du corps que des facultés.

Pas plus que dans les autres cas que nous avons étudiés déjà, le délai de trois jours, imparti à l'assuré pour notifier l'innavigabilité à l'assureur, n'est de rigueur. La date de la signification servira de point de départ aux délais à l'expiration desquels le chargeur, dont la marchandise est restée en souffrance, aura acquis définitivement le droit de délaisser.

Le retard apporté par l'assuré à cette notification ne pourrait lui être reproché par l'assureur qu'au cas où celui-ci prouverait que, plus tôt averti, il lui aurait été possible de trouver un bâtiment pour transporter les marchandises à leur destination, et d'éviter ainsi le délaissement. Si cette preuve pouvait être faite, assurément, l'assuré devrait être débouté de sa prétention de délaisser ; le sinistre, en effet, serait alors dû à sa négligence, et il devrait supporter les conséquences de sa faute (1).

(1) L'assuré serait, du reste, tenu, en raison de sa négligence, de tous les dommages qui peuvent en être résulter pour l'assureur, augmentation de frais ou autres. — Mais il est bien évident que l'assureur ne pourrait plus se prévaloir du défaut de notification s'il avait connu lui-même le sinistre, si surtout c'était lui qui l'avait fait connaître à l'assuré. Les délais du délaissement commenceraient alors à courir du jour où l'assureur aura appris l'innavigabilité (Cass. 9 décembre 1884. D. 85-1-462).

*Obligation de l'article 391*

L'article 7 de la Déclaration de 1779, disposait que :  
«... les assureurs, ainsi que les assurés, feront leurs diligences pour trouver un autre navire sur lequel lesdites marchandises seront chargées à l'effet de les transporter à leur destination. »

Mais l'assureur et l'assuré ne sont pas toujours présents sur les lieux du sinistre ; ils en sont même souvent fort éloignés, et il leur sera très difficile de s'occuper utilement de la recherche d'un nouveau navire.

Aussi l'article 391 charge-t-il plus spécialement le capitaine de cette mission. C'est une obligation absolue que la loi lui impose, et toute négligence, toute faute de sa part pourrait engager sa responsabilité vis-à-vis de l'assureur sur facultés.

Mais si le capitaine seul est *tenu*, suivant l'article 391, de faire toutes diligences pour se procurer un autre bâtiment, l'assureur et l'assuré, soit conjointement, soit séparément, n'ont pas moins le droit de s'occuper activement de l'aider dans sa tâche, sans que leurs démarches puissent être interprétées, à l'égard de l'assureur, comme une mainmise sur les effets avariés et, partant, une acceptation tacite du délaissement, à l'égard de l'assuré, comme une renonciation tacite du droit de délaisser, si les marchandises restent en souffrance jusqu'à l'expiration des délais fixés par l'article 387.

C'est ainsi, par exemple, que les assureurs pourraient

s'offrir à faire parvenir par eux-mêmes le chargement à son lieu de destination, et que le refus opposé à cette proposition par l'assuré suffirait à constituer une fin de non-recevoir contre l'action de délaissement, qu'il prétendrait intenter par la suite.

L'article 391 suppose naturellement, qu'il s'agit de marchandises que le chargeur a intérêt à faire parvenir à leur lieu de destination ; mais si ces marchandises ont tellement souffert du sinistre qui a occasionné l'innavigabilité du navire (1) qu'elles sont destinées à périr promptement, et ne sont pas en état de supporter un plus long voyage, le capitaine est déchargé de l'obligation de se procurer un bâtiment pour les recharger ; il devra alors, s'il y a urgence, s'en défaire sans attendre l'expiration des délais légaux, et se fera, à cet effet, autoriser par le magistrat compétent à faire procéder à leur vente (2).

*Obligations dont est tenu l'assureur, en vertu des articles  
392 et 393*

Un nouveau navire trouvé, et les marchandises rechargées à son bord, l'assureur, dit l'article 392, «... court les

(1) Sans, bien entendu, que la détérioration atteigne les trois quarts au moins de leur valeur.

(2) Aux termes de l'Ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des Consuls, dans leurs rapports avec la marine commerciale : «... Il (le Consul) pourra également, en cas d'avaries, et après avoir fait constater par des experts assermentés l'état des marchandises, faire procéder à la vente de celles qu'il y aurait de l'inconvénient à garder en magasin » (art. 72).

risques des marchandises..., jusqu'à leur arrivée et leur déchargement. »

L'article 393 ajoute : « L'assureur est tenu, *en outre*, des avaries, frais de débarquement, magasinage, rembarquement, de l'excédent du fret, et de tous les autres frais qui auront été faits pour sauver la marchandise, jusqu'à concurrence de la somme assurée (1). »

L'interprétation de cet article donne lieu à quelques difficultés.

L'assureur (il s'agit naturellement de l'assureur sur facultés) l'assureur, dit-il, est tenu des avaries... C'est là l'obligation générale imposée à tout assureur ; mais qu'advient-il si la police contient la clause « franc d'avaries ? » Certains auteurs pensent que cette clause restera sans effet car elle n'est pas opposable, aux termes de l'article 409, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement. Mais on réplique avec assez de raison que dès que les marchandises ont pu être transportées à bord d'un nouveau bâtiment, il n'y a pas innavigabilité pour elle, et que la faculté de les délaisser n'a jamais existé. L'article 409 ne peut donc pas être appliqué, et la clause « franc d'avaries » ne peut être considérée comme lettre morte.

L'assureur, continue l'article 393, « est tenu... des frais de débarquement, magasinage, rembarquement... » cette

(1) L'Ordonnance de 1681, ne disait pas nettement aux dépens de qui le transbordement devait être opéré. L'article 9, de la Déclaration de 1779, en chargea les assureurs ; le Code de 1807, n'a fait que reproduire ses dispositions.

disposition a bien son utilité : en thèse générale, en effet, lorsque le déchargement est nécessité par les avaries du navire, et pour permettre les réparations à exécuter, les frais doivent en être faits par l'assureur sur corps ; ils sont faits, en effet, dans l'intérêt du navire lui-même.

Au cas d'innavigabilité, au contraire, le changement de vaisseau est fait dans l'intérêt unique des facultés, non pour laisser la possibilité de réparer le navire, mais pour permettre aux marchandises de continuer leur voyage. Rien n'est donc plus équitable que les assureurs du navire, qui ne profiteront nullement des dépenses faites, n'aient pas à les supporter, et qu'elles pèsent au contraire entièrement sur l'assureur des facultés, qui en retirera tout le bénéfice puisque grâce à elles il échappera au délaissement.

L'assureur, ajoute notre article, est tenu, de plus, des excédents du fret.

Trois hypothèses doivent être distinguées ici : Tout d'abord, le fret du navire devenu innavigable, et le fret du nouveau bâtiment sur lequel les marchandises ont été chargées, étant fixés sur les mêmes bases, proportionnellement à la longueur du voyage à accomplir par chacun d'eux, le prix total du transport des marchandises à leur lieu de destination sera égal au montant du fret primitivement convenu ; chacun des deux fréteurs touchera la part proportionnelle de fret qui lui revient d'après la longueur

du voyage effectué par son navire (1), et la responsabilité de l'assureur ne sera pas engagée.

Il peut se faire, d'autre part, que le fret exigé par le second navire soit proportionnellement plus élevé que celui du premier, que l'innavigabilité s'étant produite, par exemple, à mi-voyage exactement, le nouveau frèteur demande 3,000 francs pour transporter les marchandises jusqu'au port de destination, alors que le coût du transport total, primitivement convenu avec le premier frèteur ne s'élevait qu'à 5,000 francs. Il n'y a pas de doute, en présence des termes de l'article 393 que l'excédent devra être supporté en totalité par l'assureur des facultés. Mais le cas inverse peut se produire ; il se peut que le fret primitif n'étant que de 5,000 francs, le second navire loué à mi-voyage n'exige qu'un fret de 2,000 francs. Qui recueillera le bénéfice de cette réduction ?

Ce ne peut être, nous semble-t-il, le chargeur lui-même ; le seul droit qui soit né, pour lui, du contrat d'affrètement est celui d'exiger que ses marchandises soient, pour le prix convenu, transportées au port de destination. Or tel est bien le cas, lorsque le second navire loué se charge de terminer la navigation commencée par le bâtiment devenu inavigable ; le chargeur sera, dès lors, obligé de payer le fret primitivement convenu, en entier, sans pouvoir profiter d'aucune réduction (art. 296).

(1) Le premier frèteur ne pourrait en effet réclamer davantage parce que l'impossibilité de faire continuer au navire le voyage commencé, met, en réalité, fin au premier contrat d'affrètement (Lyon - Caen et Renault, *Précis*, n° 1873).

Suivant certains auteurs, l'assureur, tenu de supporter l'excédent du fret devrait, par une juste réciprocité, bénéficier des économies réalisées sur le fret (1). Mais nous ne voyons pas à quel titre il pourrait émettre une semblable prétention : il est tenu, il est vrai, de l'excédent du fret, mais parce que cet excédent résulte d'une fortune de mer, dont il est responsable d'après la nature même du contrat d'assurance. En retour de l'obligation où il est de couvrir la chose assurée des risques de la navigation, il ne peut réclamer qu'une seule compensation, le paiement de la prime ; en s'attribuant le montant de la réduction du fret payé par le chargeur, ne fut-ce que jusqu'à concurrence des frais qu'il a été obligé de faire pour le chargement du vaisseau, il réaliserait, croyons-nous, un bénéfice que les principes de l'assurance ne lui permettent pas de retirer de son contrat.

Nous repousserons également la théorie émise par un arrêt de la Cour d'Aix du 12 août 1859, suivant laquelle le capitaine seul devrait profiter de l'économie réalisée (2). Moins que tout autre, à notre sens, le capitaine, étranger au contrat d'affrètement comme au contrat d'assurance,

(1) E. Cauvet, II, n° 219. — Desjardins, VII, n° 1552.

(2) On lit dans cet arrêt : «... Le premier besoin du commerce étant que les marchandises voyagent le plus promptement, et arrivent le plus exactement possible, il est utile au commerce qu'auprès du devoir légal imposé au capitaine de louer un autre navire, il y ait la perspective d'un fret parfois inférieur pour stimuler le capitaine dans ses recherches d'un second navire... Il en est du capitaine comme d'un voiturier qui est le mandataire des chargeurs de sa voiture, et qui, cependant, est payé du prix de transport suivant les accords intervenus au départ. » Tel est également l'avis de M. de Valroger, *Dr. marit.*, IV, n° 1953.

doit être admis de recueillir le bénéfice résultant de la différence entre le fret primitif et le prix total du transport des marchandises.

Le fréteur primitif, au contraire, nous semble avoir tous les droits pour se voir attribuer cette réduction : il s'était engagé, pour un prix déterminé, à faire parvenir les marchandises à leur destination, elles y sont parvenues, sur un autre navire que le sien, il est vrai, par l'intermédiaire d'un autre fréteur, mais enfin sans qu'il y ait à lui reprocher aucune faute. Il a donc rempli son obligation dans la mesure du possible, et la seule chose qu'on puisse exiger de lui, c'est l'abandon, jusqu'à concurrence de ce qu'il en a acquis, par le fait du transport des marchandises jusqu'au lieu où s'est produit l'innavigabilité, de la partie du fret nécessaire pour louer un nouveau navire qui achèvera la navigation commencée par lui.

Nous avons ainsi passé en revue les obligations que l'article 393 met à la charge de l'assureur sur facultés au cas d'innavigabilité. Mais l'énumération soutenue dans cet article n'est pas limitative : elle est simplement énonciative, comme le prouvent bien ces mots qu'elle contient : « et de tous frais faits pour sauver la marchandise », ce qui peut s'entendre de toutes les dépenses effectuées soit pour le recouvrement des effets assurés, soit pour leur conservation.

Mais quelle que soit la cause de ces frais, l'assureur n'en sera tenu que « *jusqu'à concurrence de la somme assurée.* »

Que doit-on entendre par cette expression qui termine l'article 393 ?

Il est bien certain, tout d'abord, que si les marchandises avariées dans le sinistre qui a occasionné l'innavigabilité viennent à périr après avoir été chargées sur le nouveau navire, l'assuré ne pourra pas prétendre à la fois à une indemnité, pour avaries, et au paiement de la somme entière assurée, pour cause de perte. Il réaliserait ainsi induement un bénéfice, et nous avons dit, déjà, que les deux actions d'avaries et de délaissement ne peuvent être cumulées.

Mais si les marchandises, n'ayant subi aucune avarie du fait de l'innavigabilité, viennent à périr au cours de la seconde partie de leur voyage, l'assuré pourra-t-il réclamer le montant intégral de l'assurance, ou devra-t-il tenir compte à l'assureur des frais faits à l'occasion du changement de vaisseau ?

Le doute provient surtout de ce que l'article 392 semble charger, sans aucune restriction, l'assuréur des risques des marchandises jusqu'à leur arrivée à destination, alors que l'article 393 le déclare tenu, *en outre*, des frais de déchargement, magasinage, etc..., jusqu'à concurrence de la somme assurée seulement.

*En outre*, n'est-ce pas dire que c'est là un surcroît d'obligations que lui impose la loi, et qu'il n'y a pas lieu, par suite, de défalquer le montant de ces frais de l'indemnité stipulée au contrat ? Ces frais, du reste, sont faits dans l'intérêt de l'assureur, puisqu'ils lui permettront

d'éviter le délaissement toujours onéreux pour lui : « Quant à nous, dit M. Alauzet, cette question ne nous semble pas douteuse ; pourquoi l'avarie maritime est-elle réparée et dans l'intérêt de qui l'est-elle ? Ce ne peut être dans l'intérêt de l'assuré, couvert par le contrat ; elle n'est réparée que dans l'intérêt des assureurs, pour empêcher une perte entière qui serait à leur charge. Quoi de plus juste que de leur faire supporter des frais uniquement faits pour la conservation d'une chose qui est à leurs risques, et n'est-ce pas assez que d'obliger l'assuré à en faire les avances ? (1) »

Nous ne pouvons admettre cette théorie : l'assureur ne peut être tenu au delà des obligations qu'il a contractées par le contrat d'assurance ; or, son obligation, loin d'être indéfinie, est limitée au paiement de la somme entière assurée (2) ; lui faire payer d'avantage, ce serait lui faire payer plus qu'il ne doit ; aussi croyons-nous, comme le dit un arrêt de la Cour de Cassation du 22 juin 1869, « qu'à moins d'une clause formelle, l'assureur, en cas de sinistre majeur suivi de délaissement, ne peut être tenu de payer, en même temps, et la valeur de l'objet assuré, et le coût des avaries survenues au cours du voyage. »

6<sup>o</sup> — **Perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte s'élève au moins aux trois quarts.**

L'Ordonnance de 1681, ainsi que nous l'avons dit plus

(1) *Commentaires du Code de Commerce*, V, n° 2260.

(2) Sauf le cas de faute, ou pouvant être tenus *ex delicto*, ils seraient tenus *in finitum*.

haut, n'admettait le délaissement qu'au cas de *perte entière*. Mais les auteurs ne s'entendaient pas sur le sens qu'il convenait de donner à cette expression : « Ces termes de perte entière, disait Pothier, ne doivent cependant pas être entendus rigoureusement et trop littéralement : il y a, selon Valin, *perte entière des effets assurés*, non-seulement lorsque tous ou presque tous les effets assurés ont été pris, ou ont été perdus dans la mer, mais même lorsque lesdites choses, quoique restées dans le vaisseau, ou sauvées à terre sont toutes ou presque toutes si considérablement endommagées que leur valeur en soit diminuée de plus de moitié... (1) »

Emerigon, qui professait l'opinion opposée, reprochait au système de Valin et de Pothier de ne reposer sur aucune base fixe, et d'être une cause de contestations sans fin et de procès innombrables. A son sens, on ne pourrait dire qu'une chose a péri, quoiqu'il en reste encore des parties, que si elle a cessé d'exister dans son essence et dans la nature qui lui est propre (2).

Le Code de Commerce, en établissant qu'il pourra y avoir lieu au délaissement au cas de détérioration des trois quarts, au moins, des effets assurés, comme au cas de perte totale, a mis heureusement fin à cette controverse.

Il a considéré avec juste raison, que la privation des trois quarts au moins de la chose assurée, par perte ou par

(1) *Assurances*, n° 118. *Le Guidon de la Mer* fixait également à la moitié la quotité de la perte ou de la détérioration nécessaire pour autoriser le délaissement.

(2) Ch. XVII, sect. II, 86.

détérioration, produisait, pour son propriétaire, un dommage presque aussi considérable que la privation du tout ; il l'a donc assimilée à une perte réelle et effective, et lui a donné rang parmi les causes de délaissement.

Malgré qu'elles produisent les mêmes effets au point de vue qui nous occupe, on ne doit cependant pas confondre la perte et la détérioration : la perte affecte la quantité, la détérioration affecte la qualité. Ainsi, par exemple, si sur cent sacs de blé chargés à bord d'un navire, il n'en arrive que vingt-cinq à destination, il y aura *perte* des trois quarts ; si, au contraire, les cent sacs se retrouvent au port d'arrivée, mais qu'au cours de la route le blé se soit avarié de telle sorte que, valant 28 francs au départ, il n'en vaille plus que 7 à l'arrivée, il y aura *détérioration* des trois quarts.

Mais, pour autoriser le délaissement, est-il nécessaire que la perte ou la détérioration soit matérielle, c'est-à-dire diminue la quantité ou la valeur de la chose assurée en détruisant la substance ou en en altérant la qualité ? Nous ne le pensons pas : le délaissement, croyons-nous, devrait être admis alors même que la chose n'aurait pas été matériellement perdue ou détériorée, mais que, par suite d'événements fortuits, l'assuré n'aurait plus, au lieu de destination, la libre disposition des trois quarts des effets assurés.

Ainsi, d'après ce principe, nous déciderions, avec la jurisprudence, que la vente forcée faite au cours du voyage, ouvrirait au profit de l'assuré la faculté de

délaisser. Dans ce cas, en effet, l'assuré est corporellement privé de sa chose, et ni le prix de la vente, ni la créance que lui donne l'article 234 du Code de Commerce, ne peuvent la remplacer physiquement; il y a réellement, pour lui, perte de la chose par l'effet de la vente qui l'en a dépossédé.

Nous maintiendrions cette même solution, alors même que le rendement de cette vente serait de beaucoup supérieur au quart de la valeur des effets assurés : comme le dit fort bien, en effet, un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 2 juin 1868, « au terme du voyage, l'assuré, propriétaire de la marchandise, a le droit d'en être mis en possession, et d'en disposer suivant ses convenances. »

Un arrêt de la Cour de Rennes, du 18 janvier 1869 vient affermir encore notre opinion : «... les principes du droit commun en matière d'assurance maritime, dit cet arrêt, la doctrine et la jurisprudence, assimilent avec raison la vente forcée en cours de voyage, par suite des vicissitudes de la navigation, fortune de mer, relâche forcée et force majeure, à la perte matérielle des marchandises alors surtout que, comme dans l'espèce, la perte résultant de la vente, non-seulement dépasse les trois quarts de la valeur assurée, mais absorbe même en entier cette valeur : alors, en effet, cette vente, qui doit empêcher à jamais les marchandises d'arriver au lieu de leur destination, produit une dépossession complète et définitive, tout comme si elles eussent sombré. »

Nous admettrions, de même, que si les marchandises ont été grevées, par le capitaine, au cours du voyage, d'un emprunt à la grosse pour réparations à faire à son navire ou achat de victuailles, et que le prêteur, n'étant pas payé à l'échéance ait fait procéder à leur vente, au port même de destination, l'assuré pourrait encore prétendre à délaisser. Comme au cas précédent, en effet il sera dépossédé de sa chose.

Quand pourra-t-on dire qu'il y a perte ou détérioration des trois quarts ?

Suivant la règle générale que nous avons émise, la condition essentielle est que les effets assurés, eux-mêmes, aient été atteints par le sinistre.

### *Délaissement du corps*

Le Code ne distinguant pas; la perte ou la détérioration peuvent servir de cause au délaissement du corps tout aussi bien qu'au délaissement des facultés. Nous nous occuperons d'abord du mode d'évaluation du dommage subi par le navire.

On a contesté, non sans raison, sans doute, que le délaissement du corps puisse être fait pour cause de perte ou détérioration des trois quarts : « Autant ces expressions, appliquées aux marchandises, dit M. de Courcy (1), présentent à l'esprit un sens clair et satisfaisant, autant elles répandent de confusion quand on s'évertue à les appliquer

(1) *Questions de droit maritime*, 2<sup>e</sup> série, p. 362.

au navire. D'abord, il n'y a pas de perte partielle, de la moitié, ni des trois quarts d'un navire : le navire est un tout indivisible... La détérioration d'un navire par accident de mer ne s'explique guère mieux; l'accident brise, brûle, disloque le navire, il ne le détériore pas. »

Cependant, il est à peu près universellement admis que le délaissement du navire peut avoir lieu dans le cas qui nous occupe.

Mais pour déterminer le montant de la détérioration du navire, il faut comparer sa valeur à l'état sain, c'est-à-dire sa valeur au moment du départ, avec sa valeur à l'état d'avaries.

L'ancienne jurisprudence admettait qu'on devait apprécier l'étendue du dommage suivant une estimation faite au port de relâche de la diminution de valeur du navire : des experts devaient être chargés d'estimer à la fois le bâtiment dans son état actuel, et dans son état antérieur au sinistre. Mais outre que, suivant les lieux, mille circonstances étrangères aux avaries peuvent faire varier cette prise, il pourra arriver souvent qu'on ne trouve pas, dans l'endroit où se trouve le navire, des experts capables de procéder à une estimation aussi délicate et aussi difficile.

Aussi a-t-on renoncé aujourd'hui à ce système. On est d'accord pour penser qu'il convient de s'en remettre à l'évaluation portée dans les polices pour faire connaître la valeur du bâtiment à l'état sain : « Attendu, dit la Cour

de Cassation (1) dans un arrêt du 4 décembre 1839, que les parties ayant donné au navire assuré une valeur conventionnelle afin qu'elle fut la base et la mesure de leurs droits et de leurs obligations pendant toute la durée de l'assurance, c'est à cette valeur seule que doivent se rapporter les évaluations ayant pour objet la détérioration relative éprouvée. »

Si la police n'est pas évaluée, la pratique admet qu'on doit prendre pour base la valeur agréée. Mais cette valeur peut être inférieure ou supérieure à la valeur réelle; si elle est inférieure, les inconvénients seront minimes : l'assuré se gardera bien de délaisser, et agira par l'action d'avarie qui sera pour lui plus avantageuse. Si au contraire la valeur agréée est supérieure à la valeur réelle, l'assuré ne pourra souvent pas prétendre au délaissement malgré que la dépréciation excède les trois quarts de la valeur réelle, car il ne saurait être admis à prouver contre sa propre estimation.

Voilà donc le premier terme de la comparaison établi. Sur quelles bases fixera-t-on le second? On considérera, suivant la pratique généralement admise, le chiffre des dépenses qu'il faudrait faire pour remettre le navire en bon état de navigabilité. Mais nous ferions ici une observation identique à celle que nous avons faite au cas d'innavigabilité, c'est qu'il ne faudrait pas cependant que l'élévation du coût des réparations nécessitées par l'état du

(1) S. 1840-1-157.

navire tînt à la cherté exceptionnelle des matériaux ou de la main-d'œuvre dans le port de relâche.

L'estimation de ces dépenses de réparation sera faite par experts, et les frais de cette expertise seront, suivant l'opinion générale, compris dans le calcul des trois quarts.

### *Délaissement des facultés*

Comment évaluera-t-on la perte ou détérioration des trois quarts à l'égard des facultés ?

Au cas de perte, deux cas peuvent se présenter : ou bien les marchandises seront de même valeur, et alors la perte s'établira facilement par la comparaison entre le poids ou la quantité des effets conservés et le poids ou la quantité des effets perdus. Tel serait le cas, par exemple si, sur cent tonnes de fer, soixante-quinze avaient disparu.

Si les choses n'ont pas la même valeur, on comparera la valeur de celles qui restent à la valeur de celles qui sont perdues, comme au cas par exemple où cent ballots de marchandises valant chacun cent francs ont été assurés en même temps que cent autres ballots n'en valant chacun que vingt, quarante des premiers et quatre-vingt des seconds ont disparu, représentant ainsi sur une valeur totale de 12,000 francs, une perte de 8,000 francs.

Le calcul de la détérioration subie par les marchandises est plus malaisé que le calcul de la perte. Plusieurs systèmes ont été proposés :

On a dit, tout d'abord, qu'il fallait comparer la valeur des marchandises à l'état sain, au jour et lieu du charge-

ment, avec la valeur qu'elles auraient eu dans leur état d'avarie, à la même époque, et au même lieu. On se rend aisément compte des difficultés d'application de ce système : comment en effet se rendre un compte exact, à des milliers de kilomètres de distance, de l'état d'avaries de ces marchandises ? Ce serait se lancer dans des expertises conjecturales qui n'offriraient aucune sécurité. Et puis, qu'importe la valeur des effets avariés au port de départ ? Ce n'est pas là qu'ils doivent être vendus, et la chose qu'il importe le plus de connaître c'est le prix qu'on en pourra retirer, c'est-à-dire leur valeur réelle au point où elles se trouvent.

On a proposé aussi de comparer la valeur des marchandises avariées à leur arrivée au port de destination, avec la valeur assurée. Ce système, assurément, présente l'avantage d'une très grande simplicité, et donnerait peut-être d'excellents résultats en pratique ; mais il n'est pas sûrement équitable, et ne permettra pas, bien souvent, d'établir avec justice la part de responsabilité qui incombe à l'assureur, les diminutions de valeur subies par les marchandises peuvent, en effet, résulter de bien d'autres causes que des fortunes de mer qui seules sont à la charge des assureurs.

Le mode d'estimation qui nous paraît être à la fois le plus simple, le plus commode et le plus juste, consiste à comparer, au lieu de l'arrivée, la valeur des marchandises à l'état d'avaries, avec la valeur qu'elles auraient eu, au même lieu, si elles avaient été à l'état sain.

Mais il se peut que des espèces plus compliquées se présentent ; une partie des effets assurés peut être perdue, l'autre détériorée ; comment établira-t-on alors le dommage des trois quarts ? On fera simplement le calcul de la perte éprouvée, puis, séparément, le calcul des détériorations subies, et l'on verra si le total du préjudice éprouvé de part et d'autre, atteint les trois quarts de la valeur que les marchandises auraient si elles étaient à l'état sain.

#### 7<sup>o</sup> — **Défaut de nouvelles**

Aux causes de délaissement énumérées par l'article 369 du Code de Commerce, l'article 375 vient en ajouter une : le défaut de nouvelles pendant un temps déterminé. En principe, pour que l'assureur puisse être poursuivi en paiement des sommes assurées, la preuve du sinistre majeur doit être faite (art. 383). Mais l'impossibilité de connaître jamais avec certitude la perte d'un navire, sombré en pleine mer, a fait admettre le délaissement dans le cas où l'absence prolongée de nouvelles donnerait tout lieu de croire que ce navire est bien réellement perdu.

Cette cause de délaissement semble être une des premières qui ait été admise dans la pratique des assurances maritimes : on la trouve, en effet, formulée, bien que mal définie encore dans ses effets, dans l'article 15 de l'Ordon-

nance de Barcelone de 1435 (1), et dans le chapitre 34 de la Contractation de Séville de 1556 (2).

Le *Guidon de la Mer* en parle en ces termes, dans son article 12 (ch. VII) : « Si, après l'an et jour expiré à compter du jour, du département du navire, le chargeur n'aurait eu nouvelles de son navire,... l'on a accoutumé que le marchand puisse faire délais, l'an et jour expirés; ce qui sera observé aux lointains voyages des Indes, Pérou, Castel de Mine, Canibales, et autres lointaines navigations des mers du Levant, ou du détroit de Gibraltar et costes d'Italie, ce terme sera prolongé de six mois, qui est dix-huit mois. »

Un règlement du 20 août 1673 vint préciser cette désignation des voyages de long cours (art. 1).

L'Ordonnance de 1681 (liv. III, tit. 6), reproduisit les dispositions du *Guidon de la Mer* relatives au défaut de nouvelles, mais en modifiant le dernier délai fixé par lui, qu'elle augmente de six mois : « Si, néanmoins, disait l'article 58, l'assuré ne reçoit aucune nouvelle de son navire, il pourra, après l'an expiré à dater du jour de son départ, pour les voyages ordinaires, et après deux ans

(1) Cet article disait : « Dans le cas où l'on n'aurait aucune nouvelle du navire ou du bâtiment assuré, comme il arrive quelquefois que les navires se perdent sans qu'on en puisse rien savoir, lorsque six mois se seront passés sans qu'on ait reçu aucune nouvelle à Barcelone, dans ce cas les chapitres ci-dessus seront appliqués comme si l'on avait nouvelle certaine, et le paiement des assurances pourra être exigé et exécuté. »

(2) On lisait dans ce chapitre : « Lorsqu'un bâtiment allant aux Indes ou en revenant n'a pas donné de ses nouvelles pendant un an et demi depuis le jour de la sortie du port, il sera réputé perdu, et l'on pourra exiger le paiement de l'assurance en le déclarant aux assureurs, et en donnant les cautions nécessaires. »

pour ceux au long cours, faire son délaissement aux assureurs, et leur demander paiement, sans qu'il soit besoin d'aucune attestation de la perte. »

L'article 59 établissait la distinction entre les voyages ordinaires et les voyages au long cours; mais, ainsi que nous l'apprend Valin, « comme la désignation contenue au règlement de 1673, est plus nette et plus précise que celle de l'Ordonnance de 1681, elle a été adoptée par l'Ordonnance du 18 octobre 1740, de sorte que c'est la règle qu'il faut suivre aujourd'hui. »

Le législateur de 1807 adopta les dispositions de l'Ordonnance de 1681, en ce qui a trait à la fixation des délais pendant lesquels doit se prolonger l'absence de nouvelles (ancien article 575), en même temps qu'il faisait presque intégralement siens les termes de l'article premier du règlement de 1673 fixant les conditions que doit remplir une navigation pour être réputée « au long cours » (ancien art. 377).

Mais on ne tarda pas à s'apercevoir qu'en raison des progrès incessants de la navigation, et de la rapidité toujours plus grande des communications, ces règles ne correspondaient plus aux exigences de la pratique commerciale. Une loi du 3 mai 1862, vint réduire de moitié les délais fixés par l'article 375, et les porter, de deux et un an, à un an pour les voyages au long cours, et à six mois pour les voyages ordinaires. Une loi du 14 juin 1854, dont les dispositions ont été reproduites par la loi du 30 janvier 1893, sur la marine marchande, avait déjà modifié

l'article 377, en étendant les limites de la navigation au cabotage (1).

Telle est la législation actuelle qui régit notre matière, et dont nous allons étudier les effets.

### *Comparaison avec l'absence des personnes*

Remarquons tout d'abord l'analogie étroite qui existe entre les dispositions de l'article 375, du Code de Commerce, et celles des articles 112 et suivants du Code Civil, relatifs à l'absence des personnes.

Dans l'un et l'autre cas, le législateur s'est préoccupé de régler les effets d'un événement incertain, que tout porte à croire accompli, mais de l'arrivée duquel on n'a aucune preuve absolue. Afin de ne pas laisser indéfiniment en suspens des intérêts souvent considérables, il a décidé que l'on tiendrait pour certain le fait de la mort de la personne ou de la perte du navire, lorsqu'un temps assez long pour permettre de croire à la certitude de cette mort ou de cette perte se serait écoulé sans qu'on ait reçu aucune nouvelle de l'absent ou du navire disparu. Par la seule expiration des délais fixés, le défaut prolongé de

(1) L'ancien droit distinguait entre le petit et le grand cabotage d'un côté et les voyages de long cours de l'autre. — Le Code de Commerce ne parlant plus que des conditions auxquelles un voyage serait réputé voyage au long cours, le cabotage n'était plus déterminé que par préterition, et la distinction entre le petit et le grand cabotage semblait avoir disparu de notre législation. — La loi du 30 janvier 1893, sur la marine marchande, est venue rétablir cette distinction en séparant nettement la navigation au cabotage en cabotage français, d'une part et cabotage international de l'autre. Les règles suivies au point de vue du délaissement étant les mêmes pour l'un et l'autre cabotage, nous ne reviendrons pas sur cette distinction.

nouvelles produira donc les mêmes effets que ceux qu'aurait produits l'arrivée de la preuve de l'événement : la présomption légale de mort ou de perte ouvrira les mêmes droits, produira les mêmes obligations que la mort ou la perte réelles.

Mais la présomption légale établie par le Code Civil au cas d'absence de personnes n'a pas été dictée par des nécessités identiques à celles qui ont fait admettre par le Code de Commerce la présomption légale de perte du navire. Ce qu'a voulu le Code Civil, c'est sauvegarder non seulement les intérêts des héritiers de la personne disparue, mais aussi les intérêts de cette personne elle-même ; elle n'a pas voulu que, par le fait de l'incertitude qui plane sur l'existence de l'absent, son patrimoine demeure sans être administré, périlite de telle sorte qu'au cas de retour, il se trouve ruiné, faute d'avoir pu donner à ses affaires les soins qu'elles nécessitaient, et faute de quelqu'un qui s'en soit occupé à sa place.

Le Code de Commerce, au contraire, a voulu seulement permettre à l'assuré de retirer de son contrat d'assurance le bénéfice qu'il était en droit d'en attendre, en l'autorisant à demander la réparation du préjudice qui lui est causé par une disparition dont il est incapable de faire la preuve. La présomption légale de l'article 375 est toute en faveur de l'assuré qui, grâce à elle, obtiendra le règlement définitif de son assurance dans une hypothèse où il n'aurait pu prétendre à rien.

Cette différence de principe s'est traduite par une diffé-

rence dans les conséquences produites par chacune de ces présomptions légales : au cas de personnes, les effets, même de l'envoi en possession définitif des biens de l'absent, ne sont que provisoires et peuvent être détruits par le retour de l'absent ou la preuve de son existence ; au cas de disparition d'un navire, au contraire, les effets produits par la présomption légale sont définitifs, et le délaissement fait ne peut être annulé même par le retour postérieur du navire.

#### *Durée du défaut de nouvelles*

Les délais pendant lesquels doit se prolonger l'absence de nouvelles, ainsi que nous l'avons dit plus haut, sont fixés par l'article 375, modifié par la loi du 3 mai 1862, à un an, s'il s'agit d'un voyage au long cours, à six mois, s'il s'agit d'un voyage au cabotage (1).

Ces délais, aux termes du même article 375, commencent à courir du jour du départ du navire ; si l'on n'a plus entendu parler de lui depuis sa sortie du port, du jour où se rapportent les dernières nouvelles, au cas contraire. Le jour où se rapportent les dernières nouvelles, c'est, bien entendu, celui de la date que portent ces nouvelles, et non celui où elles ont été reçues ; la preuve est bien faite de l'existence des navires à la date où il a été vu pour la der-

(1) *Quid* si l'assurance à terme a été contractée sans désignation de voyage ? Comment déterminera-t-on si le voyage est au long cours ou seulement au cabotage ? Suivant M. Lemonnier (n° 264) le doute doit s'interpréter contre l'assuré qui aurait dû préciser la nature du voyage pour pouvoir bénéficier du délai le plus court.

nière fois, ou à la date où écrivait une des personnes qui se trouvaient à son bord, mais l'incertitude recommence aussitôt, car il a pu périr immédiatement après, et bien avant même que les nouvelles ne soient parvenues à leur destination.

### *Hypothèses diverses*

Toutes les fois, donc, qu'un navire sera demeuré six mois ou un an, suivant les cas, sans donner de ses nouvelles, il sera réputé perdu, et son propriétaire pourra réclamer le paiement de la somme entière assurée, comme s'il y avait eu perte réelle et prouvée.

L'application de cette présomption légale ne peut donner lieu à aucune difficulté dans l'hypothèse d'une assurance au voyage ou, en thèse générale, de tout contrat qui aura mis à la charge de l'assureur tous les risques courus par le navire depuis son départ jusqu'au jour où le délaissement pourra lui être imposé.

Mais qu'adviendra-t-il au cas d'assurance à temps limité, si le terme arrive avant l'expiration des délais de l'article 375? Dans l'impossibilité où on se trouve de déterminer avec exactitude la date de la perte du navire, fera-t-on supporter quand même à l'assureur la réparation du dommage éprouvé à une époque où, peut-être, il n'était plus tenu d'aucun risque?

La question était controversée sous l'empire de l'Ordonnance de 1681 qui ne contenait aucune disposition relative à cette espèce : certains auteurs pensaient qu'il incombait

à l'assuré de prouver que le sinistre était bien réellement arrivé pendant le temps du risque, et faute par lui de faire cette preuve, ils lui refusaient tout recours; c'était là, établir une nouvelle présomption en faveur de l'assureur, qu'aucun texte ne pouvait justifier. D'autres proposaient, dans le doute, de répartir équitablement le préjudice entre les intéressés, et de limiter l'obligation de l'assureur au paiement de la moitié de la somme assurée, solution bâtarde, qui ne pouvait satisfaire personne, et ne reposait sur aucun fondement juridique : de deux choses l'une, en effet, la perte est effective ou légalement présumée telle, et alors l'assureur doit être tenu pour le tout, ou bien on ne peut prouver le fait de la perte à une époque déterminée, et aucune présomption légale ne dispense l'assuré de faire cette preuve, et l'assureur ne peut être poursuivi. Il ne peut y avoir de moyen terme.

Aussi, ces interprétations étaient-elles généralement repoussées par la jurisprudence et par la doctrine : « Il y a lieu à la présomption de cet article (art. 58), disait Pothier, quand même l'assurance aurait été faite pour un temps limité. L'assuré étant fondé sur la présomption de cet article, dans sa demande de la somme assurée, les assureurs ne peuvent s'en défendre qu'en excipant que la perte du navire n'est arrivée qu'après l'expiration du temps porté par la police d'assurance; mais c'est à eux à le justifier, suivant la maxime : *Incumbit onus probandi ei qui dicit*, et suivant celle-ci : *Reus excipiendo fit actor* (1).

(1) *Traité du contrat d'assurance*. n° 121.

Valin (1) disait à son tour : « Le vaisseau est censé péri du jour qu'il a disparu ou des dernières nouvelles qu'on en a eues, à l'exemple de l'absent qui est réputé mort du jour de son absence. » Et il citait, à l'appui de cette théorie, un arrêt du Conseil d'Etat de 1749 cassant deux arrêts du Parlement de Provence, qui avaient jugé en sens contraire, comme ayant statué contrairement aux dispositions de l'Ordonnance.

Le Code de Commerce a mis fin à cette controverse en se prononçant nettement en faveur de l'opinion de Valin et de Pothier : « Dans le cas d'une assurance pour temps limité, dit l'article 376, après l'expiration des délais expirés comme ci-dessus, pour les voyages ordinaires et pour ceux de long cours, la perte du navire est présumée arrivée dans le temps de l'assurance. »

Par l'application de ces principes, on déterminera aisément la solution qui doit être acceptée au cas où l'assuré aurait contracté deux assurances à temps limité, successives; ce sera alors l'assureur qui était tenu des risques de la chose au moment présumé de la perte qui devra subir le délaissement (2).

Toutefois, la jurisprudence s'est, parfois, quelque peu écartée de cette règle : on cite notamment un jugement du Tribunal de commerce de Nantes du 10 septembre 1864,

(1) Commentaire de l'Ord. de 1681, sur l'art. 53, liv. III, tit. 6.

(2) Le second assureur est ainsi entièrement libéré; bien plus, son contrat d'assurance n'a pu prendre naissance faute d'objet puisque le navire était perdu, d'après la présomption légale, au jour où ce contrat a été fait. Il doit donc être considéré comme n'ayant jamais existé.

statuant sur le cas d'un navire qui, parti par un beau temps, alors que la première assurance n'avait plus à courir, avait dû être assailli, quelques jours plus tard, par un ouragan qui avait dévasté les parages qu'il devait traverser, et avait disparu. Les juges, considérant qu'il y avait tout lieu de croire que la perte avait eu lieu pendant la seconde assurance, ont décidé qu'elle devait être mise à la charge, non du premier, mais du second assureur.

M. Demangeat (1) voit, dans cette décision, une application par analogie, du principe émis par l'article 720 du Code Civil à propos des *commorientes*, et suivant lequel la présomption légale de survie ne doit être admise que lorsqu'elle n'est pas démentie par les circonstances du fait.

Il ne nous semble pas que le texte de l'article 376 permette une telle interprétation. Sans doute, dans l'espèce, le tribunal de Nantes a jugé équitablement, mais, comme le dit avec juste raison M. Desjardins (2), « nous ne pouvons nous empêcher de remarquer que, si le second assureur est insolvable, les intérêts de l'assuré sont directement en jeu, de quel droit, dès lors, lui refuser le bénéfice de la présomption légale ? »

Nous avons toujours supposé, jusqu'ici, que le contrat d'assurance avait été passé, et que les risques avaient commencé à courir, pour l'assureur, au jour du départ du

(1) *Droit commercial*, IV, p. 742.

(2) *Traité de droit commercial maritime*, VII, n° 1539.

navire. Que décider dans le cas où l'assurance n'a été faite que plus tard ?

Aucun doute ne peut naître si l'existence du navire était encore certaine au moment où le contrat a pris naissance, s'il a été vu ou si l'on a reçu de lui des nouvelles portant une date postérieure à celle de la police : dans ce cas, en effet, s'il vient à disparaître, l'époque présumée de sa perte se placera à un moment où l'assureur était tenu des risques, et le délaissement pourra nécessairement lui être fait.

Mais en serait-il de même si l'assurance avait été contractée alors que l'existence du navire était déjà incertaine ?

Emerigon l'admettait : « Puisque parmi nous, disait-il, il est permis de faire des assurances avant ou pendant le voyage, le terme d'un an ou de deux ans, court depuis le départ du navire, c'est-à-dire depuis la dernière nouvelle qu'on en a eue, quoique l'assurance ait été faite après le départ. »

Certains auteurs partagent, aujourd'hui encore, cette façon de voir : sous l'empire du Code de Commerce, disent-ils, comme sous l'empire de l'Ordonnance, les assurances peuvent être valablement contractées soit avant le départ du navire, soit après le voyage commencé ; bien plus, les articles 365 et 366 autorisent les assurances faites même après la perte des objets assurés, sous la seule condition que l'assuré n'aura pas pu être informé du sinistre avant la signature du contrat : si, par exemple,

mon navire étant parti le 1<sup>er</sup> janvier, je l'ai, de bonne foi, assuré le 5, et que j'apprenne ensuite qu'il s'est perdu le 4, mon assureur n'en sera pas moins tenu de me payer la somme entière assurée. Il aura donc garanti des risques antérieurs à l'assurance. Pourquoi ce qui est autorisé au cas de perte réelle ne le serait-il pas au cas de perte présumée, puisque la loi fait produire, au point de vue du délaissement, des effets identiques à l'absence prolongée de nouvelles qu'à la preuve effective de la perte ?

Cette opinion est loin d'être universellement admise : comment, en effet, l'assuré pourrait-il invoquer une présomption qui fait remonter la perte à une époque où il n'était nullement couvert des risques, et où cette perte, si elle s'était effectivement produite, serait demeurée entièrement à sa charge ? Il faudrait, pour que l'assurance puisse couvrir la perte du navire, assigner une autre date à cette perte, celle de l'assurance elle-même, par exemple ; mais ce serait créer une nouvelle présomption légale toute différente de celle de l'article 375, ce qui, suivant les principes, est inadmissible.

Pourrait-on comprendre, que la situation de l'assureur soit radicalement modifiée par le fait seul, auquel il est complètement étranger, qu'il existe ou qu'il n'existe pas d'assurance, antérieure à la sienne, et garantissant les risques jusqu'au jour où son propre contrat est venu les mettre à sa charge. S'il y avait eu deux assurances successives, la perte du navire présumée, arrivée dans le temps de la première assurance aurait été mise à la charge du

premier assureur, et le second n'aurait été tenu d'aucune obligation. Or, dans le cas qui nous occupe, c'est l'assuré lui-même qui est demeuré son propre assureur jusqu'au moment où l'assurance qu'il a contractée postérieurement au départ de son navire, a pris naissance; c'est lui qui tient la place du premier assureur, et qui, en conséquence, doit supporter tout le dommage.

La Cour de Paris (1) a jugé, dans ce sens, que si le navire a été assuré par un contrat ayant fait commencer les risques à une date postérieure, et que, depuis le départ lui-même, ce navire n'ait plus donné de ses nouvelles, il est réputé péri avant le commencement de l'assurance et le contrat se trouve dépourvu d'aliment. La disposition de l'article 376 qui, dans le cas de défaut de nouvelles, présume la perte arrivée dans le temps de l'assurance, ne fait pas obstacle à cette décision, puisqu'elle n'est applicable qu'au cas où les risques ont commencé à courir à une date postérieure à celle du contrat.

#### *Déclaration de l'assuré*

Nous avons dit déjà que, par la seule expiration des délais de l'article 375, le droit au délaissement s'ouvrait pour l'assuré. Celui-ci devra simplement déclarer qu'il est resté sans nouvelles de son navire pendant le laps de temps prescrit, sans avoir aucunement à faire la preuve de la perte. Mais il ne suffit pas que personnellement l'assuré n'ait plus entendu parler de son navire; le défaut de nouvelles doit être absolu, et il appartiendrait à l'assureur

(1) Paris 19 décembre 1893. *J. Marseille*, 94. 2. 184.

de prouver l'existence du navire à une époque postérieure à celle fixée par l'article 375 ; s'il peut démontrer qu'il a eu des nouvelles du navire ou que d'autres personnes en ont eu, l'assuré sera débouté de sa demande.

### *Délais d'option*

Le défaut absolu de nouvelles constaté, l'assuré n'est pas obligé d'user immédiatement de la faculté de délaisser : il a, pour agir, les délais fixés par l'article 373, savoir, six mois, un an ou dix-huit mois, suivant le lieu plus ou moins éloigné où il sera présumé avoir péri. On est d'accord pour penser que le lieu du sinistre doit être réputé celui où l'existence du navire a été constatée pour la dernière fois.

L'utilité de cette différence entre les délais de l'article 373, plus longs lorsque le lieu du sinistre est plus éloigné, semble à première vue contestable : qu'importe à l'assuré, investi du droit de délaisser par l'arrivée du terme de l'article 375, que son navire ait péri à quelques lieues du port ou dans les mers les plus lointaines ? La raison en est que le législateur n'a pas voulu forcer l'assuré, qui pourrait avoir intérêt à ne pas délaisser, à agir alors qu'il n'a pas perdu tout espoir de retrouver un jour son navire ; il a voulu lui laisser le temps de s'informer, de demander les renseignements qu'il jugera nécessaires, et qui lui parviendront d'autant plus tardivement que le lieu de la perte sera plus éloigné. Il n'en est pas moins vrai de dire qu'avec la rapidité actuelle des communications, ces délais sont

désormais beaucoup trop longs, et que les dispositions de l'article 373 ont le grave inconvénient de laisser trop longtemps l'assureur dans l'incertitude sur l'étendue de son obligation.

Qu'advient-il si, par la suite, tandis que la présomption légale de perte est déjà acquise à l'assuré, on vient à recevoir des nouvelles du navire ? Aucune difficulté si le délaissement a été régulièrement fait avant la réception de ces nouvelles : il est définitif et demeure irrévocable.

Aucun doute non plus, si l'assuré n'a pas encore commencé à agir : pour rendre sa demande recevable, il doit, aux termes de l'article 375, déclarer qu'il n'a reçu aucune nouvelles, et il ne peut plus faire une semblable affirmation qui serait démentie par les faits.

Autre est le cas où le délaissement aurait été déjà signifié, mais non encore accepté ou jugé valable au moment où surviennent les nouvelles. Certains auteurs pensent que l'assuré n'en doit pas moins conserver intégralement son droit : l'article 375, disent-ils, n'exige qu'une seule chose pour que le délaissement puisse être fait : une déclaration de l'assuré, non démentie par la preuve du contraire. N'est-ce pas dire que, cette déclaration faite, l'absence de nouvelles a produit tous ses effets, et donné irrévocablement ouverture au délaissement ? Dans le cas qui nous occupe, l'assuré a produit une affirmation qui n'a pu être démentie ; il a donc acquis définitivement le droit de délaisser.

Cette théorie ne nous semble pas pouvoir être admise

en présence de l'article 385. « Le délaissement signifié et *accepté ou jugé valable*..., dit cet article, l'assureur ne peut, sous prétexte de retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée ». Il faut donc, pour que l'assureur soit obligé de subir le délaissement, que celui-ci ait été non seulement signifié, mais encore *accepté ou jugé valable* ; cela résulte très clairement, nous semble-t-il, par argument *a contrario* de notre article : l'assureur ne peut pas... c'est donc qu'il le pouvait, avant l'acceptation ou le jugement. Aussi pensons-nous que les nouvelles qui surviennent empêchent le délaissement par cela seul qu'elles sont d'une date antérieure à l'acceptation faite par l'assuré, ou au jugement de validité.

#### *Observations*

Deux remarques nous restent à faire : Dans toute la matière que nous venons de traiter, nous n'avons jamais parlé que du navire. Il est bien certain que les règles que nous avons exposées s'appliqueraient aux facultés chargées à bord du navire disparu tout aussi bien qu'au corps.

D'autre part, le Code de Commerce s'est toujours placé dans l'hypothèse où le navire partirait d'un port de France. Il serait naturel de considérer les voyages accomplis d'un port étranger à un port de France comme régi par les mêmes principes. Mais que décider au cas d'une navigation entre deux ports étrangers ? En l'absence de textes précis, le juge jouira alors d'un pouvoir discrétionnaire, et statuera suivant les circonstances.

## CHAPITRE II

---

### Modifications apportées aux causes de délaissement par les polices d'assurance française

---

#### Généralités

Les dispositions du Code de Commerce que nous venons d'étudier, dérivent presque toutes, ainsi que nous l'avons vu, des règles établies par l'ordonnance de 1681. Mais, depuis plus de deux siècles, les habitudes commerciales se sont modifiées de telle sorte, sous l'empire des progrès incessants de la navigation, et de la facilité toujours plus grande des communications, que les textes de nos lois ne correspondent plus que très imparfaitement aux besoins de la pratique, et n'interprètent plus que très mal la volonté des parties.

De plus, leur manque de clarté et de précision a donné lieu à des difficultés inextricables d'interprétation, et a permis, dans bien des cas, aux assurés, d'émettre, avec

l'appui de la jurisprudence et d'une partie de la doctrine, des prétentions exorbitantes.

Aussi les assureurs, profitant de ce que les dispositions du Code, en cette matière, ne sont pas impératives, ont-ils bientôt pris l'habitude de déroger par des clauses expresses à leurs prescriptions.

Pendant longtemps, les parties modifièrent à leur gré, sans suivre aucune règle générale bien nette, les clauses des contrats ; dans chaque ville les polices d'assurances étaient différentes. Mais bientôt, le besoin d'une entente se fit sentir, et l'on chercha à établir une théorie d'ensemble des assurances maritimes.

Deux congrès d'assureurs ont été tenus en France depuis 1873, et ont élaboré deux polices ayant pour objet l'une l'assurance sur corps, l'autre l'assurance sur facultés. La première a été admise, dès 1873 à Paris, Nantes, Bordeaux, Marseille, la seconde est aujourd'hui en usage à Paris et à Bordeaux. Peu à peu, sans doute, elles deviendront les seules usitées.

« Les polices d'assurances françaises, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), contiennent des dispositions fort bien coordonnées. Leurs rédacteurs sont partis de l'idée que le délaissement est légitime seulement lorsque l'assuré est, par suite d'une fortune de mer, dépossédé ou placé dans l'impossibilité de mener à fin la spéculation qu'il a entreprise. Les rédacteurs des polices ont spécialement voulu

(1) *Précis*, n° 1368.

empêcher que l'assuré ne trouvât, dans le délaissement, un moyen de rejeter sur l'assureur les erreurs commises dans l'opération commerciale, ou se débarrasser d'un navire usé par l'âge. Ils n'ont admis dans aucun cas que le sinistre majeur atteignant le navire soit, par lui seul, une cause autorisant à délaisser les marchandises. »

### **Police française d'assurance maritime sur corps**

*La police française d'assurance sur corps*, dont nous nous occuperons tout d'abord, n'admet le délaissement que dans trois cas : 1<sup>o</sup> défaut de nouvelles ; 2<sup>o</sup> disparition ou destruction totale du navire ; 3<sup>o</sup> innavigabilité par fortune de mer.

1<sup>o</sup> *Défaut de nouvelles*. — L'article 8, qui traite de cette cause de délaissement est ainsi conçu :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait : après quatre mois pour tous navires à voiles, autres que ceux qui franchissent les caps Horn ou de Bonne-Espérance ; après huit mois pour ces derniers.

« Les délais se comptent au lieu de destination du dernier voyage entrepris, et de la date des dernières nouvelles reçues. L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée. »

Comblant une fâcheuse lacune du Code de Commerce, cet article distingue nettement entre les navires à voiles et les navires à vapeur : on ne peut traiter de même façon des bâtiments dont la vitesse diffère aussi absolument.

D'autre part, tandis que le Code distingue, au point de

vue du temps pendant lequel doit se prolonger l'absence de nouvelles, entre les voyages au long cours et les voyages ordinaires, notre article fixe, pour les vapeurs, un unique délai, quelle que soit la navigation entreprise : quatre mois suffiront pour que le délaissement puisse être fait, là où l'article 375 exigeait six mois ou un an : « Le voyage du Havre à New-York, dit M. de Courcy (1) est un voyage au long cours. Il s'accomplit aujourd'hui, par les vapeurs postaux, en huit jours, et le télégraphe apporte des nouvelles presque instantanées de New-York. Si un vapeur postal disparaissait, le délai de la présomption de perte, aux termes de l'article 375 du Code de Commerce serait de deux ans ! ce serait insensé ! »

Sans doute, ce délai de quatre mois pourra, dans certaines traversées, paraître encore trop long ; mais, outre que les parties sont libres de le réduire encore par convention spéciale, il ne faut pas oublier, ajoute M. de Courcy, « qu'un vapeur désemparé de son moteur devient un voilier, et le plus mauvais des voiliers. »

En ce qui a trait aux navires à voiles, la police d'assurance française sur corps a maintenu jusqu'à un certain point la distinction entre les voyages ordinaires et les voyages au long cours ; mais elle a reculé encore les limites fixées par l'article 377, tout en abrégeant le second délai de l'article 375 qu'elle a réduit de un an à huit mois.

Remarquons, de plus, qu'elle soumet l'assuré qui veut

(1) *Commentaire des Polices d'assurances françaises*, sous l'art. 8.

délaisser non seulement à déclarer qu'il n'a pas reçu de nouvelles de son navire, mais encore à justifier de la non arrivée à destination.

2<sup>o</sup> *Disparition ou destruction totale du navire.*

3<sup>o</sup> *Innavigabilité par fortune de mer.*

« *Par dérogation expresse* au Code de Commerce, dit l'article 9, le délaissement ne peut être fait que pour les seuls cas : 1<sup>o</sup> de disparition ou de destruction totale du navire ; 2<sup>o</sup> d'innavigabilité par fortune de mer. »

Nous avons vu à quelles difficultés d'interprétation donnent lieu les expressions vagues employées par le Code de Commerce pour désigner certaines causes de délaissement : quand y a-t-il *nauffrage*? Quand *échouement avec bris*? Quand peut-on dire qu'un navire a subi une *détérioration des trois quarts*? La jurisprudence comme la doctrine sont incertaines sur le sens exact qu'il convient de donner à ces expressions ; de là des discussions sans fin, des procès innombrables terminés par les jugements les plus contradictoires,

Notre article 9 s'est efforcé de supprimer toute difficulté : se basant sur l'idée que le délaissement ne peut se justifier que si l'assuré est réellement dépossédé de sa chose, il décide que ne pourra être délaissé que le navire qui, disparu, détruit ou innavigable, n'est plus, comme navire, à la disposition de ses propriétaires.

« Et, en effet, dit M. de Courcy, les propriétaires d'un navire non assuré qui aura éprouvé un accident grave.... se soucieront d'une seule chose : de savoir si leur navire

vaut la peine d'être réparé, d'être encore utilisé par eux comme navire, ou s'il doit être veudu comme épave. Et ce dont ils s'enquerront, ce qu'au besoin ils demanderont à des experts, c'est le chiffre des dépenses à faire.....

« Eh bien ! Je n'aperçois aucune raison pour que ces vérités pratiques et de bons sens cessent d'être des vérités parce que le navire est assuré : il n'importe pas davantage d'entrer dans la vaine casuistique ni dans la logomachie de l'échouement avec bris et de la détérioration ; la question, et l'unique question à résoudre est encore la question pratique, à savoir si le navire mérite ou non d'être réparé. S'il ne le mérite pas, au lieu d'être vendu pour le compte des propriétaires, il sera vendu pour le compte des assureurs ; et la question dépend pareillement du chiffre des dépenses à prévoir. Le fait extérieur que le navire est assuré ne change rien à son état matériel, et ne devrait rien changer à son sort. »

Les termes de « disparition ou destruction totale » sont, par eux-même assez précis, et ne **demandent** aucun commentaire.

L'innavigabilité, au contraire, étant susceptible de plus ou de moins, il importait de préciser les conditions auxquelles elle donnerait lieu au délaissement. L'article 11 nous renseigne à ce sujet : « le navire est *réputé* innavigable à l'égard des assureurs, et peut leur être délaissé, si le montant des dépenses à faire pour réparations dépasse les trois quarts de la valeur agréée. »

Le navire, disons-nous, est *réputé* innavigable : suppo-

sons, en effet, un bâtiment avarié, dont le radoub nécessiterait une dépense de 80,000 francs ; s'il a été assuré pour sa valeur réelle, que nous supposons être de 100,000 francs il pourra être délaissé ; mais si sa valeur a été majorée, s'il est évaluée à 120,000 francs dans la police, le montant des dépenses de réparations d'avaries n'atteindra plus les trois quarts de la valeur agréée, et le délaissement ne pourra pas être fait.

Cependant, l'état de ce navire est le même dans les deux cas ; il n'est pas forcément innavigable en soi, mais dans le premier cas, il est réputé tel à l'égard des assureurs, par l'effet de la convention ; tout dépend du rapport entre le montant des dépenses de réparations (1) et la valeur agréée.

Mais il peut arriver que, sur la foi de devis mal faits ou incomplets, les experts ne s'étant pas rendu un compte exact de l'importance des avaries, l'assuré ait entrepris de remettre son navire en état de continuer sa navigation, mais que, trompé dans ses prévisions, il doive ensuite payer, pour réparations, une somme supérieure aux trois quarts de la valeur agréée de son navire. Pourra-t-il encore délaisser ? Et si cette faculté ne lui est pas accordée, quelle sera sa situation vis-à-vis des assureurs, dans l'hypothèse surtout où la police contiendrait la clause « franc d'avaries ? »

(1) Les dépenses dont il est question ici sont les dépenses à faire, telles qu'elles sont fixées par les devis des experts, et non les réparations faites : le navire, une fois réparé, ne serait plus, en effet, innavigable.

L'application stricte de l'article 409 du Code de Commerce semblerait alors lui interdire toute voie de recours.

Le second paragraphe de l'article 10 nous donne la solution adoptée, dans cette espèce par la police d'assurance française sur corps : « Si le navire, effectivement réparé (1), est parvenu à sa destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait dépassé les trois quarts. Dans ce cas, l'action d'avaries est seule ouverte à l'assuré..... la même action est ouverte à l'assuré franc d'avaries. »

Comment calculera-t-on le prix des réparations d'avaries à faire au navire, et quelles sont les dépenses qu'il faudra comprendre dans l'évaluation totale ?

L'article 10 (§ 1) répond : Toutes les dépenses de réparation, « primes de grosse et frais accessoires non compris »... Rien de plus équitable : en effet, non seulement ces primes et ces frais ne seront pas connus au moment où l'évaluation devra être faite, mais encore ils n'affectent nullement l'état matériel qui, seul, doit être pris en considération ; de plus, l'expérience a démontré que l'adjonction de ces accessoires avait pour effet de permettre aux assurés d'exagérer aisément l'évaluation des dépenses à faire dans des proportions assez considérables pour les faire bénéficier de la faculté de délaisser dans des cas où ils n'auraient dû y avoir aucun droit.

(1) Un navire ne pourrait être considéré comme effectivement réparé s'il n'avait reçu que des réparations purement provisoires, ou s'il n'était pas capable de tenir la mer et de transporter ses marchandises comme avant le sinistre.

L'article 10 ajoute : «... et déduction faite de la valeur des doublages, et autres débris », règle éminemment rationnelle, car, ainsi que le fait très justement remarquer M. de Courcy, quand un constructeur demande 30,000 francs pour réparer la carène et le doublage d'un navire, et offre de prendre à compte pour 10,000 francs l'ancien doublage, il est clair que la dépense à faire n'est que de 20,000 francs.

Telles sont les règles fixées par la police d'assurance française sur corps au cas d'innavigabilité résultant de l'état même du navire.

Mais, à côté de cette innavigabilité, qu'on a coutume d'appeler innavigabilité absolue, nous savons qu'il en existe une autre : l'innavigabilité relative, qui peut être occasionnée soit par le défaut de moyens matériels pour réparer le navire, soit par le manque de fonds pour payer la main-d'œuvre et acheter les matériaux nécessaires aux réparations.

L'ancien article 11, qui figurait dans la première rédaction de notre police, distinguait, au cas où l'innavigabilité résultait du manque de fonds, suivant le lieu où le navire se trouvait arrêté ; le capitaine avait-il été contraint de se réfugier dans un *port de relâche* où l'armateur assuré pris au dépourvu, pouvait ne pas avoir de correspondant, le manque de crédit était considéré comme un cas de force majeure, et l'innavigabilité réputée occasionnée par fortune de mer : le délaissement était admis. Le navire, au contraire, se trouvait-il au *port d'expédition* ou au *port de destination*,

où l'armateur doit être présent ou représenté, le manque d'argent pour pourvoir aux réparations du navire était imputé à faute à l'assuré qui ne pouvait prétendre au délaissement.

Cette distinction de l'ancien article 11 a disparu dans la rédaction de 1888 ; notre police, aujourd'hui se refuse à admettre que l'innavigabilité, cause de délaissement, puisse être jamais engendrée par le défaut de ressources pécuniaires, quel que soit le port dans lequel le navire ait été amené. Avec la facilité actuelle des communications, en effet, grâce surtout au télégraphe, il sera toujours aisé au capitaine du navire atteint d'avaries, de faire connaître ses besoins, et, par la même voie, l'assuré pourra facilement lui faire tenir les fonds ou lui faire ouvrir le crédit qui lui sera nécessaire. Si l'assuré ne peut ou ne veut faire parvenir ainsi au capitaine les ressources indispensables à la réparation du navire, l'innavigabilité ne résultera plus d'une fortune de mer, mais bien du fait personnel de l'assuré dont l'assureur ne saurait être rendu responsable.

La police française admet, au contraire, comme cause de délaissement, l'innavigabilité résultant du manque de moyens matériels de réparations ; « mais, ajoute l'article 11, seulement s'il est établi : que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur pour un autre port où il eut trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, quand il s'agit d'un navire à vapeur, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche, l'hélice,

l'arbre de couche, ou toute autre pièce du mécanisme qui y ferait défaut. »

Ces conditions d'exercice du délaissement, très rigoureuses, ont été établies dans le but d'obliger les assurés à chercher, par tous les moyens possibles, à remettre leur navire en état d'accomplir sa navigation : souvent ils auraient été tentés, dans l'espoir d'un délaissement avantageux, de ne faire aucun effort pour se procurer, en dehors du lieu même de la relâche les moyens matériels de réparation ; l'innavigabilité aurait été déclarée ainsi, au grand détriment des assureurs, dans bien des cas où elle aurait pu être évitée. C'est à quoi l'article 11 a voulu parer.

« Les assureurs, dit M. de Courcy, ont entendu indemniser libéralement l'assuré loyal dans tous les cas où l'armateur non assuré aurait subi une perte.....

« Toutefois, que ferait le capitaine non assuré ? Ils s'enquerraient certainement s'il ne pourrait pas relever ou se faire remorquer vers un port voisin où il trouverait les ressources nécessaires. Il serait un déplorable mandataire s'il sacrifiait les intérêts de ses armateurs, s'il précipitait la vente à vil prix de l'épave sans avoir cherché les moyens de conjurer le désastre. Pourquoi serait-il autorisé à sacrifier les intérêts des assureurs ? »

### **Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés**

Le législateur de 1807, nous l'avons vu, a omis, bien

souvent, de distinguer, au point de vue du délaissement, entre le navire et les marchandises ; aussi certains commentateurs et la jurisprudence se sont-ils cru autorisés à admettre que, dans tous les cas où le Code n'a pas nettement séparé le sort du navire de celui du chargement, le sinistre majeur atteignant le corps serait, par lui seul, une cause autorisant à délaisser ses facultés, alors même qu'elles seraient demeurées intactes.

Nous avons combattu cette interprétation, et la théorie que nous avons soutenue est celle qui a définitivement triomphé en pratique : suivant les polices françaises, quelle que soit la cause qui ait fait admettre le délaissement du navire, l'assuré sur facultés ne pourra jamais réclamer le paiement de la somme assurée si ses marchandises n'ont pas subi elles-mêmes les atteintes d'un sinistre majeur, et n'ont pas été frappées d'indisponibilité ou détériorées de façon assez grave pour justifier sa prétention.

Les assureurs, par le contrat d'assurance, ne se sont obligés qu'à garantir les effets assurés contre les risques de la navigation, et à indemniser leur propriétaire du dommage que pourrait lui causer la dépossession par fortune de mer. Si les marchandises restent à la disposition de l'assuré, si elles arrivent en bon état, et dans le temps prévu à leur destination, le chargeur n'aura éprouvé aucun préjudice dont la réparation puisse être imposée à l'assureur, et il ne faut pas lui permettre de faire retomber sur ce dernier les conséquences d'une mauvaise spéculation. Comme l'explique fort bien M. de Courcy, « les assurés

sont des négociants qui ont entrepris une opération commerciale, en s'en proposant un bénéfice, en s'exposant à une perte, suivant les fluctuations des marchés. Ce sont les chances du commerce. — Les risques des assureurs sont autres; ils ont pour objet les fortunes de mer. Toutes les fois que la fortune de mer laisse subsister l'opération commerciale de l'assuré, avec ses chances bonnes et mauvaises, il n'y a pas lieu au délaissement. »

La police française, sur facultés, n'admet que quatre causes de délaissement des marchandises :

- 1<sup>o</sup> Défaut de nouvelles ;
- 2<sup>o</sup> Vente en cours de voyage ;
- 3<sup>o</sup> Innavigabilité ;
- 4<sup>o</sup> Perte ou détérioration des trois quarts.

1<sup>o</sup> *Défaut de nouvelles.* — L'article 8 de notre police reproduit intégralement les dispositions de l'article 8 de la police française sur corps que nous avons transcrit plus haut ; comme le navire, les marchandises pourront être délaissées après quatre mois, si elles ont été chargées sur un vapeur, et quel que soit le voyage entrepris; après six ou huit mois si elles ont été chargées sur un voilier, et selon que le lieu de leur destination se trouvait en deçà ou en delà des caps Horn ou de Bonne-Espérance.

Remarquons, toutefois, que l'assuré sur faculté devra justifier non seulement, comme l'assuré sur corps, de la non arrivée, mais encore de la date du départ ; différence très compréhensible, car si le fait du départ d'un bâtiment peut difficilement passer inaperçu, on peut au contraire

n'être pas certain que les marchandises ont été bien réellement chargées à bord du navire disparu. L'assuré prouvera à la fois le départ et la date du départ des effets assurés en produisant le connaissement.

2<sup>o</sup> *Vente en cours de voyage* (1). — L'article 8 ajoute : « Le délaissement peut être fait aussi :

1<sup>o</sup> Dans le cas de vente ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination, pour cause d'avaries matérielles à la marchandise assurée, provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs.... »

Alors, en effet, le propriétaire des marchandises vendues sera bien réellement dépossédé; il ne pourra poursuivre son opération commerciale, et l'obligation où il se trouve de rompre tous les marchés qu'il a pu lier suffit à justifier le délaissement.

Mais pour que la vente en cours de voyage puisse ouvrir la faculté de délaisser, il faut tout d'abord qu'elle ait été *ordonnée*, c'est-à-dire faite après constatation de la nécessité, expertise, et autorisation du Consul; il faut de plus que la nécessité de vendre ait été le résultat d'avaries *matérielles*, ayant atteint la chose dans sa substance même et provenant d'une *fortune de mer à la charge des assureurs*; il faut enfin que la vente ait eu lieu *ailleurs qu'aux points de départ ou de destination*.

Nous retrouvons ici la distinction qu'établissait pour le cas d'innavigabilité relative résultant du défaut de ressources

(1) L'ancienne police de Paris n'admettait pas cette cause de délaissement.

pécuniaires, l'ancien article 10 de la police française sur corps. Nous avons dit pour quelle raison cette différence entre les ports de relâche d'un côté et les ports de départ ou de destination avait disparu dans la nouvelle rédaction de la police sur corps; nous croyons qu'elle devrait être supprimé également dans l'article 8 de la police française sur facultés. Supposons, en effet, un navire abordé au sortir du port de départ et obligé de virer immédiatement de bord, ne pouvant plus tenir la mer; son chargement gravement avarié dans le sinistre, doit être vendu en hâte, sous peine de perte complète. Le dommage éprouvé par l'assuré sera-t-il moindre que si le navire, ayant pu continuer sa route quelque temps encore, était allé s'abriter dans un port de relâche? Dans l'un et l'autre cas, sa spéculation n'en sera pas moins irrémédiablement compromise, et il devrait jouir de la faculté de délaisser sans que l'on ait à s'inquiéter du lieu où a dû se faire la vente.

L'article 10, paragraphe 1, de notre police, vient encore apporter une restriction à la faculté de délaisser accordée à l'assuré soit au cas de vente en cours de voyage, soit au cas de détérioration des trois quarts : « Sur les marchandises désignées au tableau ci-après, dit cet article, les assureurs ne garantissent pas la détérioration matérielle, non plus que le coulage, même dépassant les trois quarts. Si ce n'est quand le navire a été *abordé, échoué, coulé ou, incendié.* »

Le tableau auquel il est fait allusion, contient la nomenclature de certaines marchandises particulièrement déli-

cates et fragiles ; que les assureurs aient tenu, en raison de la facilité avec laquelle ces marchandises peuvent se détériorer, à se soustraire à des risques trop considérables et trop fréquents, rien de plus naturel ni de plus équitable. Mais pourquoi spécialiser aussi étroitement les sinistres dont la survenance rendra la plénitude de ses droits à l'assuré ?

« Je ne vois pas, dit fort justement M. de Courcy, la convenance de ces limitations : si le navire, démâté ou coulant bas d'eau à la suite d'un ouragan, se réfugie à Maurice ou au Cap de Bonne-Espérance, si les sucres, les riz de sa cargaison sont avariés et vendus publiquement, l'opération commerciale du négociant qui attendait ces marchandises est tout aussi détruite que si les avaries provenaient d'un échouement ou d'un abordage, et la logique d'une différence dans les droits de l'assuré m'échappe. »

3<sup>e</sup> *Innavigabilité*. — « 2<sup>e</sup> Dans tous les cas d'innavigabilité du navire, continue l'article 8, par naufrage ou autrement, si, après les délais ci-dessous, la marchandise n'a pu être remise à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins si le rechargement à bord d'un autre navire prêt à la recevoir n'en a pas été commencé dans les mêmes délais... »

C'est le droit commun (art. 391 et suiv. du Code de Com.). L'opération commerciale entreprise par l'assuré n'est pas compromise par l'innavigabilité du navire si les marchan-

disés sont à l'état sain et peuvent être réexpédiées, il ne peut donc y avoir lieu à délaissement.

Toutefois, notre article modifie les règles du Code de Commerce relatives aux délais ; suivant l'article 387, le délaissement ne peut être fait qu'après six mois, si l'innavigabilité s'est produite sur les mers d'Europe, la Méditerranée ou la Baltique, et après un an si elle s'est produite dans un pays éloigné ; aux termes de l'article 8, § 2, de la police française sur facultés, ces délais sont réduits : à « quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe, ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la mer Noire, sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique, hors d'Europe » ; à « six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles. »

Suivant la règle posée par l'article 887 du Code et que reproduit l'article 8 de notre police, ces délais commencent à courir du jour de la notification de l'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Notre article ajoute : « Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation peut être interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été notoirement empêché. »

Le Code de Commerce ne prévoyait pas cette hypothèse dans laquelle il est cependant utile de dégager la responsabilité des assureurs, car on aurait pu être tenté de mettre à leur compte le retard éprouvé.

4<sup>e</sup> *Perte ou détérioration des trois quarts.* — La police

française sur facultés ne fait que consacrer, sur ce point, les règles établies par le Code de Commerce.

Aucun autre cas de délaissement n'est admis : « Il est, termine l'article 8, expressément dérogé aux dispositions du Code du Commerce (et notamment des articles 369 et 375), contraires à celles des deux paragraphes qui précèdent.

*Dispositions communes aux deux polices françaises*

Les deux polices, articles 2, déclarent que « les risques de guerre, civile ou étrangère, ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. »

« Une guerre maritime qui éclaterait tout à coup, dit M. de Courcy, surtout une guerre avec l'Angleterre, serait une perturbation où pourrait s'engloutir, si les risques n'étaient pas exceptés, le crédit de tous les assureurs français. »

Par cette disposition, les polices éliminent des cas de délaissement la prise et l'arrêt issus de la guerre; par l'énumération limitative qu'elles font des causes de délaissement, elles éliminent de plus l'arrêt et la prise, qu'ils soient ou non envisagés comme résultant d'une opération de guerre.

---

## CHAPITRE III

---

### Objet du Délaissement

---

Dans tous les cas de sinistre majeur que nous avons énumérés, et sous les conditions que nous avons étudiées, l'assuré pourra donc exiger de l'assureur le paiement de la somme entière assurée; cette somme, que les parties ont librement fixée, représente, pour elles, le montant du préjudice qui aurait pu résulter de la perte absolue et effective de la chose assurée.

Dès lors, l'assuré touchant l'indemnité complète, doit être placé dans la situation où il se trouverait si sa chose avait péri en totalité : il n'en doit rien conserver. S'il en était autrement, s'il se trouverait avoir en sa possession, non seulement la valeur de sa chose, mais aussi, par surplus, une partie de cette chose elle-même; il réaliserait un véritable bénéfice que l'assurance, contrat d'indemnité, ne doit pas lui procurer. En retour de sa prétention, il délais-

sera donc à l'assureur tous ses droits au domaine des effets assurés (1).

### **Que doit comprendre le délaissement ?**

Aux termes de l'article 372 du Code de Commerce, le délaissement ne peut être partiel, c'est-à-dire qu'il doit s'étendre à tous les effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque, mais il ne doit s'étendre qu'à ces effets. Nous allons étudier ces deux propositions tant au cas d'assurance sur facultés qu'au cas d'assurance sur corps.

1<sup>o</sup> *Le délaissement ne peut être partiel.* — Valin disait (2) : « Le contrat d'assurance étant indivis, ne peut souffrir aucune division : l'assureur n'a pas assuré par parties, mais indistinctement les effets énoncés dans la police; aussi il faut lui en faire le délaissement en entier, ou se borner à lui demander simplement le paiement de l'avarie. »

Cette prohibition n'a cependant pas toujours existé : le *Guidon de la Mer* distinguait si, dans des marchandises de même espèce, une partie seulement était avariée, et l'autre demeurée à l'état sain, il admettait que l'on devait

(1) Le délaissement, on le voit, semble impliquer l'idée d'une chose existante, au moins en partie, ou qu'on peut, tout au moins espérer recouvrer; mais cette condition n'est pas essentielle, et le délaissement peut être fait alors même que la chose assurée aura totalement disparu; à moins toutefois que ce ne soit l'assuré qui, par son fait, se soit mis dans l'impossibilité de transmettre à l'assureur ses droits sur la chose, au cas par exemple où celui-ci ayant refusé d'accepter le délaissement après la signification qui lui en a été faite, l'assuré a, sans le consulter, malgré qu'il fut présent sur les lieux, fait procéder à la vente volontaire des effets assurés.

(2) Sur l'article 47, liv. III, tit. 6.

délaisser toute l'espèce; mais si, parmi plusieurs espèces de marchandises, les unes seulement se trouvaient gâtées, il décidait que le délaissement pouvait être fait de celles-là seulement.

L'Ordonnance du 1681 (art. 47, livre III, 416), édicta la règle reproduite dans notre Code : « On ne pourra faire délaissement d'une partie et retenir l'autre... »

L'expression de *délaissement partiel* n'est pas sans donner lieu à certaines difficultés d'interprétation.

Dans certains cas, il ne pourra y avoir doute : il est bien clair, d'une part, que si des marchandises de même espèce, de poids ou de quantité déterminés, ont été assurées en bloc par une même police, toutes devront être délaissées, et que, d'autre part, si les différentes parties de la cargaison, de natures diverses, ont fait l'objet d'assurances distinctes, on pourra délaissier les unes et régler par avaries pour les autres. Dans ce dernier cas, en effet, comme le disait Pothier, « ce n'est pas délaissier pour partie et retenir pour partie, puisque je délaisse tout ce qui est contenu dans une police (1). »

Mais la solution ne sera pas toujours aussi simple, et, dans bien des cas, il sera difficile de découvrir nettement s'il y a assurance unique ou plusieurs assurances distinctes : l'unité de police ne suffit pas, en effet, pour impliquer l'unité de contrat (art. 333), de même que la pluralité des polices peut ne pas prouver la pluralité des assurances.

(1) *Traité des assurances*, n° 129.

Le juge, dans tous les cas, interprétera souverainement la convention intervenue entre les parties, suivant leur intention.

Toutefois, on admet, en général, que la pluralité des contrats peut s'induire de ce fait que, dans une même police, divers effets ont été séparément évalués, et assurés pour des primes distinctes ; on est allé même parfois jusqu'à admettre, dans certaines circonstances, qu'une évaluation séparée des diverses marchandises était suffisante, alors même qu'on n'avait fixé qu'une prime unique.

On admet par contre que, alors même qu'il y a plusieurs polices, il peut résulter des circonstances, des termes employés ou de l'intention des parties que l'assurance contractée est indivisible, et que les diverses polices ne servent qu'à se compléter les unes les autres.

Dans toutes ces hypothèses, nous le répétons, la décision du juge sera souveraine.

La jurisprudence, par application de ces principes, décide que lorsque la masse totale des effets assurés dans une même police aura été divisée en plusieurs parties distinctes, par séries, marques ou ballots, représentant chacune un capital particulier, on pourra, sans contrevenir aux dispositions de l'article 372, délaisser une seule de ces parties, à l'exclusion des autres ; il en serait ainsi alors, par exemple, que la police porterait qu'« en cas de délaissement, il sera fait règlement séparé sur chaque navire, chaque allège ou gabarre, chaque nature d'aliments, chaque marque ou contremarque. »

Si plusieurs assureurs ont assuré les marchandises, chacun ne couvrant qu'une partie des effets assurés ou ne couvrant ces effets que jusqu'à concurrence d'une fraction déterminée, le délaissement sera fait à chacun pour sa part corrélative dans l'assurance : le délaissement alors ne sera pas partiel puisque tout l'objet de l'assurance aura été délaissé (1). Il serait même loisible à l'assuré, dans ce cas, de ne délaissé qu'à l'égard des uns, et de régler par avaries à l'égard des autres.

Toutefois cette divisibilité du délaissement dans ses effets à l'égard des assureurs ne pourrait être admise s'il y avait solidarité entre eux ; mais la solidarité ne se présument pas, une clause spéciale et formelle de la police serait nécessaire pour la faire admettre.

Il se pourrait encore qu'au lieu de plusieurs assurances couvrant, chacune pour partie, les effets assurés, il n'y en eût qu'une seule, portant sur une quotité seulement du chargement, l'assuré restant son propre assureur pour tout ce qui compose son découvert ; le délaissement alors ne devrait comprendre qu'une part proportionnelle à la somme assurée : « Lorsque je n'ai fait assurer que pour

(1) La jurisprudence a fait une application de ce principe pour la détermination du taux du ressort. Un arrêt de la Cour de Cassation du 18 février 1863 (D. 63-1-372) dit à ce sujet : « Attendu... qu'en cas d'assurance par plusieurs assureurs, sans solidarité, le jugement qui condamne chacun d'eux à payer la somme qu'il a assurée est en dernier ressort à l'égard de ceux des assureurs pour lesquels cette somme est inférieure à 1,500 francs, encore que les juges aient, en même temps, déclaré la validité du délaissement opéré par l'assuré, si ce délaissement n'était contesté que par voie de conséquence de la dénégation du droit à l'assurance elle-même, la somme énoncée dans chaque police restant alors l'objet exclusif de la demande... »

partie mon chargement, je ne suis obligé de faire le délaissement de ce qui en est resté que pour cette partie. Par exemple, si j'ai fait assurer une somme de 20,000 livres sur un chargement de valeur de 30,000 livres, qui est péri, je ne dois délaisser aux assureurs ce qu'on en pourra sauver que pour les deux tiers, et je le partagerai avec eux pour un tiers. Ce n'est point, en ce cas, délaisser pour partie ; c'est un délaissement total, puisqu'il est fait pour le total de la perte assurée, et que la partie que je retiens est pour celle qui n'était pas assurée, dans laquelle les assureurs n'ont aucun droit, puisqu'elle n'était pas à leurs risques (1) ».

Qu'advient-il, si le chargeur opère, au cours du voyage, le déchargement d'une partie de ses marchandises, conformément à l'article 362 ? Un sinistre majeur survenant, il ne devra plus délaisser que les marchandises demeurées à bord, et qui, seules, ont été soumises aux risques ; mais, suivant l'opinion générale, il ne pourra prétendre à toucher la somme totale assurée que s'il est resté sur le navire, après le déchargement, des effets d'une valeur au moins égale au montant de l'assurance ; s'il en était autrement, il ne pourrait réclamer qu'une somme égale à la valeur de ces effets comparée au montant de l'assurance.

Cependant, cette théorie est contestée ; on a soutenu que la responsabilité de l'assureur devait diminuer propor-

(1) Pothier, *Assurances*, n° 130.

tionnellement aux déchargements opérés. Il en serait ainsi, assurément, si les effets chargés étant entièrement couverts par l'assurance, on en avait déchargé une partie sans les remplacer par d'autres, ou si l'échange des marchandises avait été fait dans un cas où la police n'autorisait pas le navire à faire échelle ; mais si le droit de faire échelle a été reconnu à l'assuré, il semble qu'il ait été tacitement entendu que l'assurance couvrirait les effets embarqués comme elle couvrirait les marchandises débarquées, l'échange ayant été prévu et approuvé par la police ; si, d'autre part, les effets chargés étaient en partie découverts, l'assuré a pu user de son découvert comme bon lui a semblé et, pourvu que la valeur des marchandises demeurées soumises aux risques soit équivalente au montant de l'assurance, il pourra demander l'indemnité totale. Tel était l'avis d'Emerigon : « Il est libre, disait-il (1), au marchand de mettre son découvert en sûreté, et de laisser dans le navire la seule portion assurée ; car il n'avait eu recours à l'assurance que pour se garantir des risques maritimes, et il n'avait contracté avec ses assureurs aucune société proprement dite. »

La chose assurée suivant les principes généraux doit être délaissée avec tous ses accessoires ; c'est ainsi qu'au cas d'assurance sur faculté, l'assuré n'aurait pas droit de retenir la créance qu'il aurait, pour avaries communes arrivées antérieurement.

(1) Ch. XIII, sect. VIII, § 3.

Au cas d'assurance sur corps, les accessoires doivent être compris également dans le délaissement du navire. Une stipulation expresse serait nécessaire pour séparer les accessoires du corps ; la police française d'assurance sur corps des navires à vapeur admet qu'au cas d'avaries n'entraînant pas délaissement, le règlement sera établi distinctement quant aux machines et quant au corps ; mais tout sinistre majeur atteignant le corps, autorisera à délaisser les machines, réputées accessoires, et qui suivront ainsi le sort du principal.

Une clause formelle est tellement nécessaire pour séparer, au point de vue du délaissement les accessoires du corps que l'on est allé jusqu'à admettre que le navire et la machine forme un seul tout, alors même que la somme assurée a été divisée proportionnellement et qu'une prime différente ait été stipulée pour chacun d'eux (1).

Aux termes de l'article 386 du Code de Commerce, le fret des marchandises sauvées était considéré comme un accessoire du corps, et devait être délaissé aux assureurs, en même temps que le navire. L'article 2 de la loi du 12 août 1885 a purement et simplement abrogé cette disposition du Code ; aussi n'insisterons-nous pas sur les difficultés auxquelles elle avait donné lieu. Nous reviendrons plus loin sur le délaissement du fret.

(1) Trib. Commerce de la Seine (20 avril 1874). — *J. Marseille*, 74. 2. 165.

2<sup>o</sup> *Le délaissement ne s'étend qu'aux effets qui sont l'objet de l'assurance et du risque.* — Le délaissement, avons-nous dit, doit comprendre la chose toute entière soumise aux risques et ses accessoires ; mais il ne doit pas s'étendre au delà.

C'est par application de ce principe qu'il a pu être jugé qu'alors même que l'assurance porterait sur des effets nettement déterminés, une partie de ces effets devrait seule être délaissée, si seule elle avait été soumise aux risques couverts par l'assurance : des marchandises assurées, une moitié a été déjà embarquée au moment où le navire devient la proie d'un incendie ; l'autre moitié est restée dans les docks et n'a pas été atteinte ; les marchandises chargées seules seront délaissées, et l'assurance sera ristournée pour moitié.

La Cour de Bordeaux a fait application de ce principe dans un arrêt du 11 mai 1870, jugeant du cas d'un navire neuf qui, assuré avec tous ses agrès et appareils, les risques devant commencer dès la mise à l'eau, avait été incendié n'ayant encore à bord qu'une partie de sa mâture et de son gréement. Les assureurs prétendaient que le délaissement ne pouvait porter que sur ce qui avait été détruit par les flammes, et que l'assuré devait conserver tout ce qui n'avait pas été encore incorporé au navire au moment de l'incendie, l'assurance étant ristournée pour cette partie. La Cour repoussa cette théorie : « Attendu, dit-elle, que, si, pour la validité du délaissement, les effets délaissés

sés doivent nécessairement avoir été l'objet des risques maritimes, cette condition peut être remplie sans qu'ils y aient été directement exposés au moment même du sinistre ; que l'assurance, ayant pour but de couvrir tous les dommages causés par la fortune de mer, est responsable de la détérioration des effets assurés, même lorsque ceux-ci n'en sont atteints qu'indirectement, pourvu que l'origine en soit certaine et se rattache au sinistre maritime comme l'effet se rattache à la cause ; — attendu que tel est évidemment le caractère du dommage subi par le gréement de l'*Harmonie*, encore en magasin ou en cours de fabrication lors de l'incendie ; qu'en effet, par la destruction du bâtiment aux proportions spéciales duquel il était destiné à s'adapter, a éprouvé une dépréciation considérable et incontestée, qui, pour être indirecte, n'en procède pas moins du sinistre, et n'a nulle autre cause ; — attendu, dès lors, que le dommage devant, par l'effet immédiat quoique indirect du sinistre maritime, s'étendre ainsi de la coque mise à l'eau au gréement resté à terre, le lien nécessaire qui existe entre ces deux parties d'un seul tout suffit, même en l'absence d'une incorporation matérielle pour faire valoir *in toto* sur l'une comme sur l'autre l'assurance contractée ; — attendu que cette indivisibilité, lorsqu'elle n'est pas positivement exclue par le contrat fait virtuellement réfléchir sur les accessoires le risque maritime couru par le principal, alors même que ces accessoires n'y sont pas encore ou ont momentanément cessé d'y être exposés, et par conséquent, au cas de

naufrage, en légitime le délaissement, les accessoires non détruits devant être alors considérés et pris comme sauvetage ; — attendu qu'il en serait ainsi, en cours de voyage, si, pendant la mise à terre momentanée du grément, en tout ou en partie, la coque venait à périr par fortune de mer ; que les raisons qui, dans cette dernière hypothèse, devraient faire maintenir le délaissement total s'appliquent aussi à la précédente, puisque dans toutes les deux c'est également l'indivisibilité conventionnelle qui en est la base.... » (1)

Parmi les accessoires de la chose, qui doivent être délaissés avec elles, il ne faut comprendre que les accessoires proprement dits, ceux que couvre l'assurance, et qui sont exposés avec la chose elle-même aux risques de mer ; c'est ainsi que le propriétaire du navire n'aurait pas à délaissier aux assureurs la prime de navigation qui lui serait accordée en vertu de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1881, non plus que la prime accordée par la loi du 22 juillet 1851 pour l'importation des morues sèches de pêche française, non plus encore que les primes de sauvetage qu'il aurait pu y gagner durant son voyage en sauvant un navire ; ces droits, en effet, demeurent forcément étrangers à l'assurance car ils ne sont pas susceptibles de disparaître par l'effet des risques de mer ; en les conservant, l'assuré ne se réserve aucun bénéfice exorbitant puisque, même non assuré, il l'aurait réalisé.

(1) *J. Marseille*, 1870-2-174.

3<sup>o</sup> *Le délaissement ne peut être conditionnel.* — L'assuré qui délaisse les effets qui ont fait l'objet de l'assurance, doit délaisser purement et simplement ; cette règle est d'ordre public, contrairement aux deux précédentes auxquelles les parties pourraient déroger par convention particulière.

Ainsi que nous le verrons plus loin, en effet, le délaissement est translatif de propriété, et doit être irrévocable dans ses effets. L'assureur serait mis dans l'impossibilité de réaliser les objets sauvés si on lui imposait une condition quelconque ; aussi lui permet-on de repousser tout délaissement conditionnel. Valin disait déjà : « Tout délaissement aux assureurs doit être pur et simple, et point conditionnel ; autrement il ne serait pas translatif de propriété, ce qui est de l'essence du délaissement (1) ».

Toute condition, tant suspensive que résolutoire, est donc prohibée dans le délaissement, aussi bien de la part de l'assuré qui ne peut se réserver le droit de reprendre sa chose en remboursant le montant de l'assurance, capital et intérêts, au cas où les effets perdus viendraient à être recouvrés, que de la part de l'assureur qui prétendrait n'accepter que sous réserve de retracter plus tard son acceptation. Le délaissement ainsi fait serait nul, car on ne se bornerait pas, ainsi que cela a lieu pour les donations par exemple, à réputer la condition non écrite, le contrat tout entier serait considéré comme non venu ; il résulte

(1) Sur l'art. 60, liv. III, tit. 6.

de là qu'un tel délaissement ne pourrait en aucune façon être renouvelé après l'expiration des délais prescrits pour délaisser.

---

■

## CHAPITRE IV

---

### Effets du Délaissement

---

Le délaissement, une fois accepté par l'assureur ou déclaré valable par un jugement, produit deux effets principaux : D'une part il transfère à l'assureur tous les droits que l'assuré pouvait avoir sur la chose, objet de l'assurance, ou qu'il avait acquis à l'occasion de celle-ci ; d'autre part, il confère à l'assuré le droit de réclamer de l'assureur le paiement de la somme entière assurée. Nous étudierons successivement ces deux effets.

1<sup>o</sup> *Translation de propriété.* — L'effet translatif de propriété a toujours été reconnu au délaissement : le *Guidon de la Mer* (chap. VII, art. 1), et après lui l'Ordonnance de 1681 (art. 60, liv. III, tit. 6) proclamaient ce principe qui a été reproduit en termes formels par l'alinéa 1 de l'article 385 du Code de Commerce :

« Aussitôt donc que le délaissement est signé, disait Valin, les effets assurés sont dévolus et acquis aux assureurs, qui, par conséquent, en peuvent disposer comme subrogés à tous les droits de l'assuré, en vertu du présent article (art. 10 de l'Ordonnance), et par la nature du délaisse-

ment qui vaut cession et transport, sans qu'il soit besoin d'une procuration de la part de l'assuré (1). »

Mais pour produire ses effets, le délaissement doit être parfait, c'est-à-dire accepté ou déclaré valable en justice ; c'est en effet un contrat bilatéral : la signification faite par l'assuré peut toujours être retirée par lui ; ce n'est en quelque sorte qu'une offre, incapable de créer des droits ou de produire des obligations jusqu'au moment où le contrat se forme par l'acceptation ou la condamnation de l'assuré.

L'acceptation, du reste, peut être aussi bien tacite qu'expresse ; elle s'induirait du fait que les assureurs ont disposé comme propriétaires des choses assurées, et notamment, les ont fait vendre en leur nom, sans faire de restrictions, après s'en être fait délivrer les connaissements. Il a été jugé également par le Tribunal de Commerce de Marseille (2) qu'un assureur ne pourrait plus contester par aucun moyen le délaissement qui le concerne lorsque, plusieurs demandes en validité de délaissement ayant été formées contre divers assureurs sur facultés du même navire, et un jugement rendu sur l'une de ces demandes ayant ordonné le paiement provisoire de la perte, cet assureur a consenti, par suite de ce jugement à payer provisoirement le montant de ses risques et à s'en rapporter à ce qui sera définitivement statué sur la première demande, le juge-

(1) Sur l'article 60, liv. III, tit. 6, de l'Ordonnance de 1687.

(2) 31 août 1829, *J. Mars.*, 29-1-206.

ment définitif ayant déclaré le délaissement valable à l'encontre de l'assureur qui a plaidé.

Mais par contre, tout acte de conservation ou de salvation ne saurait être considéré comme indiquant chez l'assureur la volonté d'accepter. Nous avons vu que dans certains cas, le Code, pour dissiper toute équivoque, a formellement autorisé les assureurs à s'occuper par eux-mêmes des mesures à prendre pour éviter le délaissement (art. 388). Les polices, de leur côté, contiennent presque toutes des clauses réservant aux assureurs le droit de s'efforcer par tous les moyens de diminuer l'étendue de la perte subie. C'est ainsi qu'on peut lire dans les polices françaises sur corps (art. 30) et sur facultés (art. 19) : « Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit, et l'assureur peut, dans le cas de sinistre, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés (veiller ou procéder au sauvetage ou au renflouement du navire, dit la police sur corps) prendre ou requérir toutes mesures conservatoires, sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait acte de propriété. »

Si l'assureur refuse son acceptation, l'assuré demandera aux tribunaux de valider son délaissement; le juge lui donnera gain de cause s'il trouve sa prétention justifiée, il invalidera le délaissement dans le cas contraire. Il est à remarquer que le jugement validant le délaissement aura plus de force qu'une acceptation spontanée, car, au cas d'erreur de fait, qui ferait aisément annuler cette accepta-

tion il ne pourrait être attaqué que par la requête civile (art. 480, C. Procédure civile).

Mais l'assuré, de son côté ne doit pas disposer des choses assurées, sous peine de rendre son délaissement non recevable, car il doit transporter à l'assureur tous ses droits intégralement.

*Irrévocabilité.* — Le délaissement que l'assuré fait aux assureurs des effets assurés, dit Pothier (1) en transfère d'une manière irrévocable aux assureurs la propriété, soit pour le total, s'ils ont été assurés pour le total, soit pour la partie pour laquelle ils ont été assurés; et de même que l'assuré ne pourrait plus les répéter en offrant de décharger les assureurs de la somme assurée ou de la leur rendre s'ils l'avaient payée, de même les assureurs ne peuvent éviter de payer la somme assurée après que le délaissement leur a été fait des effets assurés quoique, les ayant depuis recouvrés, ils offrent de les rendre à l'assuré.

L'article 385 du Code de Commerce (alinéa 2), répète : « L'assureur ne peut, sous prétexte de retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée. »

Sous l'empire du Code de 1807, comme sous l'empire de l'Ordonnance, les effets du délaissement signifié, et accepté ou jugé valable, sont donc irrévocables; aucun événement postérieur ne pourrait, en rien, influencer sur eux; que le navire pris soit relâché, que les effets arrêtés recouvrent leur liberté, que les marchandises naufragées

(1) *Assurances*, n° 135.

viennent à sauvetage, que le bâtiment innavigable soit remis en état de tenir la mer, le délaissement n'en sera pas moins intégralement maintenu.

Les assureurs ne pourraient donc pas se soustraire au paiement de la somme assurée en invoquant la possibilité où ils sont de remettre l'assuré en possession de tous les effets couverts par l'assurance ; l'assuré, de son côté, ne serait pas admis à prétendre, pour faire tomber le délaissement qu'il a fait la signification alors que, se trouvant encore dans les délais de l'article 387, il n'avait pas encore acquis le droit de délaisser : ces délais constituent une faveur au profit des assureurs qui sont libres de ne s'en point prévaloir.

Toutefois, Emerigon établissait une distinction qui nous semble devoir être maintenue, aujourd'hui encore : « *L'abandon* signifié est irrévocable, disait-il, pourvu qu'on se trouve dans un des cas déterminés par l'article 46 h. T. : car s'il n'y avait eu ni prise, ni naufrage, ni bris, ni échouement, ni arrêt de Prince, ni innavigabilité, ni perte entière, le délaissement qu'on aurait fait serait nul *ipso jure*. Il serait, par conséquent, permis à l'assuré de revenir sur ses pas... Le délaissement fait par erreur ne produit aucun effet lorsque l'erreur tombe sur quelque une des choses qu'il faut connaître pour opérer un *abandon* régulier et valable, comme si la nouvelle de l'accident se trouvait fausse (1). »

(1) Chap. XVII, sect. VI, § 5.

Le délaissement, en effet, est un acte de volonté ; il se parfait par le consentement des parties ; si donc ce consentement est vicié par une erreur telle que si elle avait été connue les parties n'auraient pas consenti, le contrat doit être déclaré nul ; c'est le droit commun. Telle est bien l'erreur qui a pu porter sur l'existence même du sinistre qui a motivé le délaissement (1).

Du principe d'irrévocabilité du délaissement, la jurisprudence a tiré une conséquence extrêmement rigoureuse au cas de faillite de l'assureur avant le paiement de l'indemnité due à l'assuré : celui-ci ne pourra jamais revenir sur le délaissement fait qui continue à produire ses effets au profit de la faillite bien que l'assuré se trouve réduit à un simple dividende. L'article 576, premier alinéa du Code de Commerce reste ici sans application (2).

*Rétroactivité.* — L'ancien droit reconnaissait au délaissement un effet rétroactif : « Le délaissement, disait Emérigon, a un effet rétroactif vis-à-vis des assureurs, lesquels, jusqu'à concurrence de l'intérêt assuré, sont présumés avoir été, dès le principe, propriétaire de la chose assurée. » (3) Et il ajoutait plus loin (4) : « L'effet de l'*abandon* est de mettre l'assureur aux lieux et place de

(1) Pour le cas où le délaissement aurait été déclaré valable en justice, il ne pourrait être, ainsi que nous l'avons dit plus haut, attaqué que par requête civile, et, en présence de l'article 420. du Code de Procédure civile, il semble même qu'il faudrait que le dol de l'assuré ou de l'assureur fût prouvé ;

(2) Arrêt de la Cour de Rennes, 8 avril 1859, *J. Nantcs*, 59-1-185.

(3) Ch. XVII, sect. VI, § 4.

(4) *Ib.*, sect. IX.

l'assuré, comme si assuré ne fut, c'est-à-dire comme si l'entreprise nautique eût été étrangère à l'assuré. Le péril est renversé sur l'assureur: *assecuratio est aversio periculi*. La navigation est considérée avoir été faite dans le principe pour le compte de l'assureur. »

Ce principe de la rétroactivité du délaissement est encore universellement admis sous l'empire du Code de Commerce. Mais les commentateurs sont loin de s'entendre sur l'étendue de cette rétroactivité.

Certains auteurs, adoptant pleinement la théorie émise par Emérigon, pensent que le délaissement doit rétroagir, dans ses effets jusqu'au jour où les risques ont commencé à courir pour l'assureur.

Puisque, disent-ils, le législateur attribue à l'assureur les produits utiles de la chose depuis le commencement du risque, c'est que l'assureur est depuis cette époque, par l'effet rétroactif du délaissement, mis aux lieu et place de l'assuré (1).

Mais cette proposition est loin d'être démontrée de façon absolue : il n'était pas universellement admis, à beaucoup près, que le fret, considéré comme accessoire du corps, et délaissé avec lui suivant l'article 386, dut comprendre intégralement tout les frets gagnés depuis le commencement des risques; dès lors, si le Code n'a attribué à l'assureur que le seul fret des *marchandises sauvées*, autorisant l'assuré à conserver les frets déjà

(4) Desjardins, *Traité de Droit Commercial maritime*, VII, n° 102.

acquis, on ne peut pas dire qu'il ait entendu mettre depuis le début des risques l'assureur aux lieux et place de l'assuré.

Suivant un second système, la rétroactivité du délaissement remonterait, quant à ses effets, au jour de la signification qui en aura été faite à l'assureur, ou plutôt, au jour de l'exercice de l'action en validité. « Il est de principe, dit M. Saurin, que les jugements sont simplement déclaratifs du droit, et remontent par leurs effets, au jour de la demande. » Cette opinion puise une grande force dans les termes de l'article 385, qui déclarent que les effets assurés appartiennent à l'assureur *à partir de l'époque du délaissement*.

Toutefois ce système ne nous semble pas devoir être admis, bien qu'il soit, de tous, le plus conforme aux principes et aux textes : il présente en effet le grave inconvénient de ne pas fixer un point de départ unique à la translation de la propriété par l'effet du délaissement ; en outre il ne permet pas d'expliquer la disposition de l'article 386, qui attribuait à l'assureur le fret des marchandises sauvées même s'il avait été payé d'avance : sur quelle base reposerait ce droit si l'assureur n'était pas réputé propriétaire des effets assurés au moins à partir de l'époque du sinistre ?

C'est, en effet, croyons-nous, au jour du sinistre qu'il convient de faire remonter les effets rétroactifs du délaissement : c'est à cette date que l'assuré est vraiment dépossédé de sa chose, et tout acte de disposition de sa part,

fait à titre de propriétaire, et portant sur les effets assurés, pourrait rendre le délaissement impossible.

La jurisprudence a adopté ce principe, et elle en a tiré de nombreuses conséquences : c'est ainsi qu'il a été jugé (1) que le capitaine doit être considéré comme mandataire de l'assureur à partir du jour du sinistre, et que, par suite, l'assureur, à compter du sinistre répond de ses fautes alors même qu'il n'aurait pas garanti la baraterie du patron.

La Cour de Paris, par un arrêt du 18 décembre 1889 (2), a de même admis, après de nombreux jugements antérieurs, que l'assuré travaille au sauvetage comme préposé de l'assureur, et peut, par suite, réclamer les frais faits par lui jusqu'à concurrence des objets sauvés (art. 381, C. Commerce). Le Tribunal de Commerce de Marseille (3) a jugé, toujours suivant le même principe, le 24 mai 1832, qu'en cas de vente des marchandises assurées, l'acheteur devient créancier de l'assureur, et non de l'assuré qui, juridiquement, est étranger à la vente.

#### *Effets divers de la translation de propriété*

Par le délaissement, avons nous dit, l'assureur acquiert, sur la chose, tous les droits de l'assuré, en même temps que tous les droits qui ont pu naître au profit de ce dernier, à l'occasion de cette chose ; il devient, en un mot, cession-

(1) Trib. commerce Bordeaux, 13 février 1887, *Rev. intern. de dr. marit.*, t. III, p. 436.

(2) D. *La Loi*, 25 janv. 1890.

(3) *J. Marseille*, 33, -1-185.

naire de l'assuré. Comment s'opérera cette cession, et quels en seront les effets?

Entre l'assureur et l'assuré, la cession s'opère tout simplement de droit, par le seul fait de l'acceptation ou de la déclaration de validité du délaissement.

Dans les rapports de l'assureur avec les tiers, il faut distinguer suivant qu'il s'agit des corps ou des facultés : en règle générale, le seul propriétaire du navire est celui qui est inscrit comme tel dans l'acte de francisation ; la translation de propriété ne sera donc opérée au profit de l'assureur, de même que pour tout autre acquéreur, que par la mutation en douane.

Mais il nous semble bien évident, contrairement à l'avis de M. de Valroger (1), que les créanciers ne seraient nullement tenus d'attendre que la mutation en douane ait été accomplie pour faire valoir leurs droits contre l'assureur abandonnataire, qui a acquis immédiatement à leur égard la qualité de tiers détenteur : la formalité de la mutation en douane, destinée à donner une publicité suffisante à la translation de la propriété du navire, par l'effet du délaissement, est exigée dans l'intérêt des tiers.

Il est bien certain de plus que les tiers qui auraient traité sciemment avec l'assureur abandonnataire, ne pourraient lui opposer le défaut de mutation.

En ce qui concerne les facultés, la jurisprudence décide que l'assuré, pour être saisi à l'égard des tiers, n'a nul-

(1) Tome IV, n° 1891.

lement besoin d'accomplir aucune des formalités prescrites par l'article 1690 du Code Civil au sujet de la cession de créances.

L'assureur, investi *erga omnes* des droits de l'assuré, aura qualité pour exercer personnellement toutes les actions qui compétaient à ce dernier; c'est ainsi, par exemple, qu'il pourra poursuivre, directement, en se basant sur le principe de l'article 1383 du Code Civil, le recouvrement de l'indemnité due par l'auteur de l'abordage qui a occasionné la perte du navire.

Mais, dans tous les cas, l'assureur ne saurait prétendre à des droits plus étendus que ceux qu'avait l'assuré lui-même; et en recueillant les choses assurées avec leurs accessoires, il ne les recueille que grevées de charges provenant du fait de l'assuré.

Toutefois, si ces charges étaient trop lourdes, l'assureur jouirait certainement de la faculté d'abandon : « Attendu, dit un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 12 janvier 1828, que l'article 385 règle les effets du délaissement entre l'assuré et ses assureurs, et ne peut donner aucun droit aux tiers étrangers à l'assurance; qu'une fois l'assuré payé de sommes prises en risque, les obligations de l'assureur sont accomplies, et nul ne peut l'obliger à accepter malgré la propriété de l'objet assuré et délaissé; que la disposition qui lui confère cette propriété ayant été établie en sa faveur, ne peut être tournée contre lui; qu'il a le droit d'y renoncer en s'abstenant de l'objet délaissé... »

2<sup>o</sup> Paiement de la somme assurée. — Le deuxième effet

principal du délaissement est de mettre à la charge de l'assureur le paiement de la somme entière assurée.

Suivant l'article 382 du Code de Commerce, « si l'époque du paiement n'est point fixée par le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement (1). » Cet article doit être rapproché de la disposition de l'article 379 qui, soumettant l'assuré à l'obligation de déclarer, en faisant le délaissement, toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire... l'argent qu'il a pris à la grosse..., ajoute : « ... faute de quoi le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement. »

En fait, la plupart des polices modifient la durée et le point de départ de ce délai. C'est ainsi que les polices françaises sur corps (art. 25), sur facultés (art. 14) le réduisent à 15 jours et le font commencer à courir du jour de la remise complète des pièces justificatives.

Mais les trois mois qui suivent la signification du délaissement peuvent s'écouler sans que celui-ci soit devenu parfait par acceptation spontanée ou par jugement de validité. L'assureur sera-t-il néanmoins forcé de verser la somme assurée entre les mains de l'assuré, quitte à en

(1) L'Ordonnance de 1681, art. 44 (liv. III, tit. 6), disposait également : « Si le temps du paiement n'est point réglé par la police, l'assureur sera tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du paiement. » Le projet de revision de 1867 réduisait ce délai à un mois.

réclamer le remboursement si le délaissement n'est pas admis par la suite, ou bien l'assuré sera-t-il contraint d'attendre la déclaration de validité. L'une et l'autre solution seraient mauvaises, la première exposerait l'assureur à faire gratuitement l'avance d'une somme dont il ne devait rien et que l'insolvabilité postérieure de l'assuré l'exposerait à perdre, la seconde causerait le plus grave préjudice à l'assuré en l'obligeant à attendre indéfiniment le règlement de son assurance. Aussi le Code, après l'ordonnance de 1881, a-t-il décidé, dans l'article 384 : « ..... L'admission de la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge, par l'assuré, de donner caution. L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuites. »

La condamnation provisoire ne constitue pas un droit absolu pour l'assuré qui se voit contester la faculté de délaisser ; le juge appréciera souverainement, suivant les circonstances, s'il y a lieu ou non de condamner l'assureur au paiement anticipé provisoire. Mais jamais le juge ne pourrait dispenser l'assuré de fournir caution ; cette caution, qui est une caution légale, devra remplir toutes les conditions imposées par les articles 2018 et 2019 du Code Civil.

Mais, en admettant qu'aucune condamnation provisoire n'ait été prononcée, soit que l'assuré ne l'ait pas demandée, soit que, sur sa demande, elle ait été repoussée, il ne serait pas équitable que l'assuré supportât entièrement le préjudice

que peut lui causer le retard dans le paiement occasionné peut-être par le mauvais vouloir de l'assureur qui a prolongé le litige. La somme assurée produira donc des intérêts, mais à partir de quelle époque?

A dater du jour du délaissement, et avant même qu'il y eut communication des pièces justificatives, disent certains auteurs : c'est à partir de cette époque que l'assureur devenu propriétaire des effets assurés en jouit; par analogie avec l'acquéreur d'un immeuble productif de fruits, il doit, dès l'entrée en jouissance, les intérêts de la somme due (art. 1862 du Code Civil).

Mais on objecte avec juste raison qu'aux termes de l'article 1153 du Code Civil une disposition particulière de la loi est nécessaire pour faire courir de plein droit les intérêts qui, en dehors des cas prévus, ne sont dus que **du jour** de la demande; or, l'article 383 ne permet de poursuivre l'assureur qu'après la communication des pièces justificatives.

Aussi admet-on, en général, que les intérêts que peut réclamer l'assuré, étant des intérêts moratoires, ils ne devront commencer à courir que du jour de la demande qui en sera faite, pourvu toutefois, encore, que cette demande ne soit introduite qu'après l'expiration du délai de trois mois, fixé par l'article 382, et qu'elle ait été précédée ou accompagnée de la communication justificative; si ces pièces n'avaient pas été communiquées, en effet, l'assureur ne pourrait pas être poursuivi et, d'autre part, la demande d'intérêts moratoires ne pourrait être accueillie

si elle était faite avant que la somme due ne soit devenue exigible.

Il va sans dire que les parties pourraient déroger à ces règles et stipuler que les intérêts courront de plein droit à partir de l'époque fixée dans la police.

Les principes établis par le Code Civil relativement au paiement en général (art. 1235 et suiv.) peuvent être appliqués au paiement de l'indemnité due à l'assuré. Cependant, contrairement à l'article 1247, le paiement, sauf convention contraire, devra être fait au domicile de l'assuré ; il devra être fait en monnaie française, alors même que le montant de l'assurance aurait été exprimé en monnaie étrangère. La somme à payer en espèces françaises sera alors calculée, suivant le cours du change, sur le chiffre indiqué par la police en espèces étrangères.

A qui le paiement pourra-t-il être fait ? A l'assuré, tout d'abord, et à son cessionnaire porteur légitime de la police et des pièces justificatives au porteur, si la police est à ordre ou faite pour le compte de qui il appartiendra.

---

## CHAPITRE V

---

### Du délaissement dans certaines assurances autorisées par la loi du 13 août 1885

---

Le Code de Commerce ne s'occupe que du délaissement du corps et du délaissement des facultés. Cependant ce ne sont pas là les seules choses qui soient susceptibles d'être assurées, et auxquelles les règles que nous venons d'étudier puissent s'appliquer.

#### 1<sup>o</sup> — Délaissement du fret

Sous l'empire du Code de Commerce, le fret ne pouvait faire l'objet d'une assurance particulière : il était considéré comme accessoire du navire, et devait être délaissé avec lui aux assureurs sur corps.

L'article 386, en effet, s'exprimait en ces termes : « Le fret des marchandises sauvées, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des prêteurs à la grosse, de ceux des matelots pour leurs loyers et des frais et dépenses pendant le voyage (1). »

(1) L'article 6, de la Déclaration du 7 août 1779, disait déjà : Le fret acquis

Une controverse s'était élevée sur le point de savoir si les parties pouvaient, par une clause expresse, déroger à cet article, et exclure le fret du délaissement ; la négative était généralement admise. La loi du 12 août 1885, permettait d'assurer le fret séparément.

Il devenait impossible de conserver la disposition de l'article 386, aussi la nouvelle loi l'abrogea-t-elle purement et simplement. Dans son rapport, déposé au Sénat à la séance du 10 novembre 1883, M. Peulevey s'exprimait ainsi pour justifier de la nécessité de faire disparaître de notre législation commerciale le principe de l'article 386 : « Votre Commission reconnaît, disait l'honorable rapporteur, que, du moment où le fret, produit du navire, peut être assuré par police distincte, l'armateur ne peut plus être tenu d'en faire le délaissement à l'assureur du corps : car il était tenu à faire ce délaissement comme partie intégrante du navire, et ce serait perte du fret pour lui ; et ce serait l'assureur du fret qui en demeurerait responsable, alors qu'en réalité le fret n'est pas perdu, puisque les marchandises l'ont payé. Il y aurait là une profonde injustice que la loi ne peut vouloir consacrer ; et, par conséquent, votre Commission reconnaît qu'il y a lieu d'abroger les dispositions de l'article 386.

« Du reste, l'assureur sur corps, qui aura en même temps assuré le fret, n'aura pas à se plaindre de cette abrogation :

pourra estre assuré, et ne pourra faire partie de délaissement du navire, s'il n'est expressement compris dans la police d'assurance ; mais le fret à faire appartiendra aux assureurs, comme faisant partie du délaissement, s'il n'y a clause contraire dans la police d'assurance... »

car si le fret lui était délaissé, il aurait à le payer comme assureur du fret ; et, en compensation du fret qui ne lui sera plus délaissé avec les débris du corps, il recevra la prime d'assurance sur le fret (1) ».

Désormais donc, le fret ne doit plus être compris dans le délaissement du navire, mais faisant lui-même l'objet d'un contrat distinctif, il peut être à son tour délaissé. Dans quel cas ?

Au cas de défaut de nouvelles, tout d'abord, se prolongeant pendant les délais des articles 375 et 376 : le propriétaire alors ne toucherait aucun fret et pourrait se faire indemniser par son assureur du préjudice total qui lui est ainsi causé.

Il en serait de même en cas où la perte des trois quarts des marchandises chargées, ferait perdre au propriétaire les trois quarts du fret ; mais on ne saurait admettre le délaissement au cas où les marchandises ayant subies une détérioration des trois quarts, seraient néanmoins arrivées au port de destination, car alors le propriétaire n'en toucherait pas moins le fret complet (articles 309 et 310 C. de Commerce) n'ayant subi aucune perte, il ne pourrait prétendre à aucune indemnité au cas d'innavigabilité, le fret acquis étant, en général, proportionnel à la partie d'un voyage accomplie, le délaissement du fret pourra rarement avoir lieu : l'assuré ne jouirait de cette faculté que dans le cas où l'innavigabilité s'étant produit dans le pre-

(1) *Journal officiel*, du 17 janvier 1884. *Documents parlementaires*, p. 2661.

mier quart de la navigation entreprise par son navire, il perdrait ainsi les trois quarts de son fret. L'assureur pourrait encore être tenu d'accepter le délaissement s'il avait été stipulé dans la chartre-partie que quel que soit le point du voyage où se produise le sinistre, le fret ne serait dû que si les marchandises arrivaient à destination.

La prise des marchandises constitue, sans aucun doute, une cause de délaissement du fret, article 302, mais il n'en serait pas de même, suivant l'opinion générale, de l'arrêt de puissance ; même après l'expiration des délais de l'article 387, car le fret (art. 300), ne cesse pas d'être dû.

Le naufrage du navire ne saurait, par lui seul, autoriser le délaissement du fret : celui-ci ne cesse d'être dû, en effet, que si les marchandises sont perdues.

*Que doit comprendre le délaissement du fret ?*

Cette question était vivement débattue sous l'empire de l'article 386 ; le Code, en effet, ne parlant que du délaissement du fret des *marchandises sauvées*, semblait exclure par là même du délaissement le fret gagné depuis le commencement du risque pour le transport de marchandises débarquées avant l'arrivée du sinistre majeur.

Nous n'entrerons pas dans les détails de cette controverse qui n'a plus guère aujourd'hui qu'un intérêt historique ; la loi de 1885, abrogeant l'article 386 n'a plus rien laisser subsister des dispositions qu'il contenait ; ce n'est donc pas seulement le fret des marchandises sauvées que devra délaisser l'assuré, mais bien tout le fret acquis de-

puis le commencement des risques, aussi bien celui des marchandises atteintes par le sinistre que celui des effets qui ont pu être déchargés auparavant.

Dès 1879, la jurisprudence s'était ralliée à cette opinion qui continue à triompher dans la pratique.

Mais, suivant le principe que nous avons énoncé plus haut, que les objets compris dans l'assurance peuvent seuls être délaissés, nous n'entendons parler ici que du *fret net* et non du *fret brut* (art. 334 du Code de Commerce); le fret net, c'est-à-dire, suivant l'expression de M. de Courcy, « le résultat d'une soustraction, lorsque, du montant du fret brut, on aura déduit les gages d'équipage, et autres charges du fret (1). »

## 2<sup>o</sup> — Délaissement de la créance du prêteur à la grosse

La créance du prêteur à la grosse pouvant faire l'objet d'une assurance maritime, doit pouvoir être délaissée. Dans quelles conditions ce délaissement pourra-t-il être fait? Au cas de défaut de nouvelles, il ne peut y avoir doute sur le droit du prêteur, car il y a pour lui perte complète; mais la question est plus délicate lorsqu'il s'agit de décider quand il pourra y avoir délaissement pour perte des trois quarts. On décide, dans ce cas, qu'il ne saurait jamais être question de délaissement si la chose affectée au prêt, quelqu'avariée qu'elle soit, avait conservé une

(1) Commentaire sur la loi du 12 août 1886, p. 10.

valeur suffisante pour l'acquittement de la dette ; mais on décide de plus que le délaissement ne devrait pas être davantage admis si le prêteur, soit par son action réelle, soit par son action personnelle contre l'emprunteur, pouvait arriver au remboursement des trois quarts au moins de sa créance.

Ce ne serait donc que dans l'hypothèse où la chose affectée au prêt aurait péri pour plus des trois quarts, et où l'emprunteur ne posséderait pas d'autres ressources pour désintéresser son créancier que celui-ci pourrait se retourner contre son assureur, et lui demander la réparation totale du dommage causé, en lui délaissant sa créance.

Vu :

*Le Doyen,*

GLASSON.

Vu :

*Le Président de la Thèse*

PILLET.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,*

GREARD.

## BIBLIOGRAPHIE

---

- ALAUZET. — *Traité général des assurances. — Commentaire du Code de Commerce.*
- BEDARRIDE. — *Droit commercial.*
- BOISTEL. — *Cours de droit commercial.*
- BOULAY-PATY. — *Cours de droit commercial maritime.*
- CAUVET (E.). — *Traité des assurances maritimes.*
- COURCY (A. DE). — *Commentaire des polices d'assurance française. — Questions de droit maritime. — Une réforme du droit maritime. — Sur la loi du 13 août 1885.*
- CRESP et LAURIN. — *Cours de droit maritime.*
- DAGEVILLE. — *Code de Commerce.*
- DESJARDINS. — *Traité de droit commercial.*
- DROZ. — *Traité des assurances maritimes.*
- EMERIGON et BOULAY-PATY. — *Traité des assurances et contrats à la grosse.*
- LAURIN. — *Cours élémentaire de droit maritime.*
- LEMONNIER. — *Commentaire des polices d'assurances maritimes usitées en France.*
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial.*
- MERLIN. — *Répertoire.*
- PARDESSUS. — *Lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle. — Cours de droit commercial.*
- PELLETIER (Michel). — *Manuel pratique de droit commercial.*
- RIVIERE. — *Répétitions écrites sur le Code de Commerce.*
- RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de droit commercial.*
- POTHIER. — *Traité des assurances.*
- VALIN et BECANE. — *Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681.*



# TABLE DES MATIÈRES

---

|                                                                                                                                  | Pages |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| INTRODUCTION.....                                                                                                                | 5     |
| Origine du délaissement. — Son utilité pratique.                                                                                 | 7     |
| Option entre le délaissement et l'action d'avaries.                                                                              | 13    |
| CHAPITRE PREMIER                                                                                                                 |       |
| Des cas de délaissement. — Généralités.....                                                                                      | 17    |
| 1 <sup>o</sup> Prise.....                                                                                                        | 21    |
| Recousse dans les vingt-quatre heures.....                                                                                       | 22    |
| Restitution en dehors du cas de recousse.....                                                                                    | 23    |
| Rachat.....                                                                                                                      | 29    |
| 2 <sup>o</sup> Arrêt de puissance.....                                                                                           | 33    |
| Délais.....                                                                                                                      | 36    |
| Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré..                                                                             | 37    |
| 3 <sup>o</sup> Naufrage.....                                                                                                     | 42    |
| Délaissement des facultés.....                                                                                                   | 46    |
| 4 <sup>o</sup> Echouement avec bris.....                                                                                         | 51    |
| Délaissement des facultés.....                                                                                                   | 58    |
| 5 <sup>o</sup> Innavigabilité par fortune de mer.....                                                                            | 59    |
| Innavigabilité absolue.....                                                                                                      | 62    |
| Innavigabilité relative.....                                                                                                     | 65    |
| Justifications à faire par l'assuré.....                                                                                         | 69    |
| Délaissement des facultés.....                                                                                                   | 73    |
| Obligation de l'article 391.....                                                                                                 | 76    |
| Obligations dont est tenu l'assureur en vertu des articles 392 et 393.....                                                       | 77    |
| 6 <sup>o</sup> Perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte s'élève au moins aux trois quarts..... | 84    |
| Délaissement du corps.....                                                                                                       | 88    |
| Délaissement des facultés.....                                                                                                   | 91    |
| 7 <sup>o</sup> Défaut de nouvelles.....                                                                                          | 93    |
| Comparaison avec l'absence des personnes.....                                                                                    | 96    |
| Durée du défaut de nouvelles.....                                                                                                | 98    |
| Hypothèses diverses.....                                                                                                         | 99    |
| Déclaration de l'assuré.....                                                                                                     | 105   |
| Délais d'option.....                                                                                                             | 106   |
| Observations.....                                                                                                                | 108   |

## CHAPITRE II

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Modifications apportées aux causes de délaissements<br>par les « polices d'assurance française » — Généra-<br>lités..... | 109 |
| Police française d'assurance maritime sur corps.....                                                                     | 111 |
| § 1 <sup>er</sup> . — Défaut de nouvelles.....                                                                           | 111 |
| § 2. — Disparition ou destruction totale du navire.....                                                                  | 113 |
| § 3. — Innavigabilité par fortune de mer.....                                                                            | 113 |
| Police française d'assurance maritime sur marchan-<br>dises ou facultés.....                                             | 119 |
| § 1 <sup>er</sup> . — Défaut de nouvelles.....                                                                           | 121 |
| § 2. — Vente en cours de voyage.....                                                                                     | 122 |
| § 3. — Innavigabilité.....                                                                                               | 124 |
| § 4. — Perte ou détérioration des trois quarts...                                                                        | 125 |
| Dispositions communes aux deux polices.....                                                                              | 126 |

## CHAPITRE III

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Objet du délaissement.....                                                                              | 127 |
| Que doit comprendre le délaissement.....                                                                | 128 |
| § 1 <sup>er</sup> . — Le délaissement ne peut être partiel.....                                         | 128 |
| § 2. — Le délaissement ne s'étend qu'aux effets<br>qui sont l'objet de l'assurance et du<br>risque..... | 135 |
| § 3. — Le délaissement ne peut être conditionnel.....                                                   | 138 |

## CHAPITRE IV

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| Effets du délaissement.....                         | 140 |
| § 1 <sup>er</sup> . — Translation de propriété..... | 140 |
| Irrévocabilité.....                                 | 143 |
| Rétroactivité.....                                  | 145 |
| Effets divers de la translation de propriété.....   | 148 |
| § 2. — Paiement de la somme assurée.....            | 150 |

## CHAPITRE V

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Du délaissement dans certaines assurances autorisées<br>par la loi du 13 août 1885..... | 155 |
| § 1 <sup>er</sup> . — Délaissement du fret.....                                         | 155 |
| Que doit comprendre le délaissement du<br>fret.....                                     | 158 |
| § 2. — Délaissement de la créance du prêteur à<br>la grosse.....                        | 159 |







